JUNTA DE OBRAS

DE LA

RÍA DEL GUADALQUIVIR

Y PUERTO DE SEVILLA

La Corta de Tablada

Año de 1907.

SEVILLA

Tipografía de Gironés, Lagar 5.

1907

Dos Palabras:

Anunciada para el 31 de Julio próximo, con gran satisfación de la Junta, las subastas de las obras de apertura de la Corta de Tablada, y deseosa la Corporación de dar la mayor publicidad al proyecto de esta mejora, interesantísima para el puerto, y á cuantos antecedentes puedan conducir á su más perfecto conocimiento por parte del Comercio y del público en general, ha acordado publicar este folleto, debidamente autorizada por la Superioridad.

EXTRACTO

del Proyecto de las Obras de apertura de la Corta de Tablada

APROBADO POR R. O. DE 22 DE DICIEMBRE DE 1906

EXTRACTO

del Proyecto de las Obras de apertura de la Corta de Tablada, aprobado por R. O. de 22 de Diciembre de 1906.

Antecedentes.

Entre las obras comprendidas en el proyecto general de mejora de la navegación del Guadalquivir, redactado por el ingeniero D. Canuto Corroza, aprobado por R. O. de 3 de Agosto de 1859, se encuentran las de apertura de la Corta de Tablada. (Páginas 254 de la Memoria, 454 del presupuesto y plano general del ejemplar impreso de dicho proyecto.)

En 27 de Marzo de 1861, el ingeniero D. Carlos Cortes redactó el proyecto de ejecución de las obras de la Corta de Tablada, incoándose el oportuno expediente de expropiación, que llegó en su tramitación hasta la tasación de los terrenos expropiados, lo que tuvo lugar en el año 1864.

El inspector general D. José Gómez Ortega, al informar en Noviembre de 1867 sobre las obras ejecutadas por el ingeniero D. Manuel Pastor y Landero, se lamenta de que este ingeniero no hubiera iniciado las obras de apertura de la Corta de Tablada, por considerar su ejecución indispensable para la mejora del Guadalquivir.

Con motivo de los proyectos de las obras de defensa contra las inundaciones del Guadalquivir se han proyectado por distintos ingenieros varias cortas.

Los Sres. Cárcer y Ochoa redactaron, y remitieron á conocimiento de la Superioridad, un proyecto con dos soluciones, que se refería á la apertura de dos cortas de distinto trazado, que seguían, próximamente, el curso de la Madre Vieja del Guadalquivir, defendiendo á la ciudad, al puerto y á los muelles, de los efectos de las avenidas.

El ingeniero D. Javier Sanz y Larrumbe informó y consideró esta solución de los Sres. Cárcer y Ochoa, y no encontrándola aceptable, redactó un nuevo proyecto de obras de defensa, en el que se proponía, como una obra de las más importantes del conjunto de ellas, la apertura de la Corta de Tablada.

En la Memoria consigna su autor la gran eficacia de esta corta para facilitar el desagüe de las inundaciones, produciendo también notable disminución de altura de todas las avenidas, así ordinarias como extraordinarias.

También se ocupa este ingeniero de la influencia de la Corta en la navegación del Guadalquivir y en la mejora del puerto de Sevilla, considerándola en tal grado favorable, que no incluye en el presupuesto de su proyecto el importe de las obras de la Corta, porque estima debe ser costeada y ejecutada por la Junta de Obras; y como justificación de estas sus apreciaciones, presenta en sus planos, no sólo el trazado completo de la Corta, sino también el trazado del nuevo puerto, de sus muelles y zona de servicio emplazados en ella.

Tramitados así los proyectos de los Sres. Cárcer y Ochoa, como el del Sr. D. Javier Sanz, é informados por el Consejo de Obras Públicas en pleno, el Gobierno, de acuerdo con el dictamen de este último, desechó definitivamente las soluciones y proyectos de los Sres. Cárcer y Ochoa, y aprobó una parte de las obras proyectadas por el Sr. Sanz, que en estos momentos se están ejecutando, quedando reconocida en principio la utilidad de las obras de apertura de la Corta de Tablada.

Ultimamente, el Gobierno, de acuerdo también con el dictamen del Consejo de Obras Públicas en pleno, ha aprobado, por R. O. de 23 de Junio de 1903, la apertura de la Corta de Tablada, como comprendida en el proyecto general de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la ría del Guadalquivir y de su desembocadura, redactado por el actual ingeniero Director de las obras del puerto.

Antecedentes del expediente.

En 22 de Diciembre de 1906 ha sido definitivamente aprobado el proyecto de ejecución de dichas obras por su importe de contrata, 4.271.174'75 pesetas, habiéndose comenzado á incoar también el expediente de expropiación, en el que figura como perito de la Junta el Inspector jubilado del Cuerpo de Caminos, Subdirector de los ferrocarriles del Norte, Iltmo. Sr. D. Javier Sanz y Larrumbe.

Conviene hacer constar que, tanto el trazado de la corta proyectada por el Sr. Corroza (1859), como el de la proyectada por el Sr. Cortes (1861), como la propuesta por el Sr. Sanz (1900), afectan á los mismos predios que el adoptado en el proyecto mencionado, que ha de servir para la ejecución inmediata de las obras.

En 24 de Diciembre de 1906, á solicitud de varios comerciantes y vecinos de Sevilla, se dictó por la Dirección general de Obras Públicas una orden mandando abrir una información sobre el proyecto últimamente aprobado, en la que se ordenaba no se recibieran objeciones y observaciones de carácter técnico. En el plazo concedido se presentó una impugnación de las obras contenidas en el proyecto, suscripta por varios comerciantes, industriales y vecinos de Sevilla, que, informada por el Director facultativo, por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, y por la Junta de Obras, se remitió á la resolución de la Superioridad, que la dictó por orden de 3 de Junio corriente, desechando por improcedentes é infundadas las reclamaciones presentadas.

En la *Gaceta* de Madrid de 18 del corriente mes se anunció la subasta de las obras, que tendrá lugar el 31 del próximo Julio en el Ministerio de Fomento.

Breve descripción de las obras. Véase el plano adjunto.

La Corta de Tablada pone en comunicación directa el fin del tramo de ría en que existen los muelles, y en que principia el torno de los Remedios, con la parte central del tramo en curva de Puerto Parra. Tiene una longitud total de metros 5.864,50; una profundidad que varía de 13 á 16 ms., y una anchura, á la altura de bajamar, comprendida entre 80 y 100 ms.

La margen izquierda arranca por tangencia de la orilla actual, frente á la máquina vieja de agua de las Delicias, y después de una alineación recta de 4.250 metros, se une tangencialmente al tercio central de la vuelta del Verde por medio de una curva parabólica, cuyo radio osculador es de 2.045 metros.

La margen derecha sigue un trazado paralelo al de la izquierda, arrancando del torno de los Remedios, á una distancia de 100 metros aguas arriba de los depósitos de petróleo de los Sres. Deustch y Comp.[a]

Así trazada la Corta, se encuentra con el río Guadaira, que será convenientemente desviado, y las obras de excavación y depósito de tierras de aquélla afectarán á los predios y propietarios que se indican en el estado siguiente:

PROPIETARIOS Y PREDIOS	Expropiación. — Metros cuad.	Tanto por 100 del total.
Ayuntamiento de Sevilla.—Paseo y jardín público.	18.500	0,76
Compañía de Ferrocarriles Andaluces.—Vía férrea.	26.700	1,10
Herederos de D. Alejandro Quijano.—Huerta del Carmen.	150.000	6,18
Fourcade y Prevost.—Tierra de labor. .	9.500	0,39
Basilio del Camino Hermanos.—Cortijos de Tablada y Batán.	870.000	35,86
Veredas y caminos de uso público. . . .	34.000	1,40
Arroyo Tamarguillo.	3.250	0,13
Hospital de la Resurrección de Utrera.—Cortijo de Cuarto.	1.293.500	53,32
Río Guadaira	20.400	0,86
Total. . . .	2.425.850	100,00

Además interrumpe todas las servidumbres de comunicación que hoy atraviesan la zona, que deben ser restablecidas de manera conveniente.

El volumen total de excavación de la Corta, medido en terraplenes emplazados en la margen izquierda, es de 7.298.361,72 metros cúbicos.

De este volumen corresponde al trozo comprendido entre Sevilla y el Guadaira, 3.105.161,59 metros cúbicos, que se han de depositar en terraplenes no inundables de una altura ó cota máxima de 6,00 metros, una mínima de 2,00 metros, y de una extensión de 310,00 metros, con objeto de que puedan ser utilizados para emplazar en ellos, en todo tiempo, la zona de servicio y los edificios del tráfico mercantil de los muelles futuros.

El volumen comprendido entre el Guadaira y el final de la Corta, en la vuelta del Verde, es de 4.193.200,15, y se depositará en caballeros, emplazados también en la margen izquierda, que tienen una altura máxima de 9.00 metros, una mínima de 6,00 y una latitud de 170,00 metros.

Los precios unitarios de ejecución material de estas obras son como sigue:

Metro cúbico de excavación y depósito en terraplenes y caballeros, 0,482 pesetas.

Metro cúbico de dragrado y vaciado, 0,25 pesetas.

Importa la ejecución material de las obras de excavación y depósito en terraplenes, 3.465.530,46 pesetas.

Importa la ejecución material de las obras accesorias, restablecimiento de servidumbres en cada orilla, desagües y saneamiento de los terrenos ocupados por los terraplenes y caballeros y desviación del Guadaira á su entrada en la corta, 185.045,95 pesetas.

Asciende el presupuesto total de ejecución material de las obras de apertura de la Corta de Tablada á la cantidad de 3.650.576,71 pesetas; y el de contrata, aumentado con los gastos imprevistos, con los de dirección y administración y con los de beneficio industrial, estimados con arreglo á lo oficialmente mandado para todas las obras públicas, á la cantidad de 4.271.174,75 pesetas.

En la contrata es vigente el pliego de condiciones generales de Obras Públicas y los de las facultativas y económicas aprobados por el Gobierno.

El plazo de ejecución es de cinco años.

El volumen mínimo semestral que debe hacer el contratista es de 742.500,00 metros cúbicos.

Ventajas de la Corta de Tablada.

La apertura de la Corta de Tablada es indispensable para que la ría del Guadalquivir pueda ser navegada por barcos del porte y calado que se necesita para sostener la competencia con los demás puertos, para satisfacer las necesidades del tráfico de presente y del porvenir y para abrir y sostener la navegación trasatlántica en el puerto de Sevilla.

Estos barcos deben ser de 120 á 130 metros de eslora, de 18 á 20 metros de manga y de un calado de 23 á 25 piés ingleses, equivalentes á 7 y 7,62 metros respectivamente.

Prescindiendo de las obras de mejora de la Barra ó desembocadura del Guadalquivir, y de otras que deben ejecutarse en la ría, tiene la Corta de Tablada por insustituíble misión, en la realización del propósito antes enunciado, el evitar la necesidad de navegar las vueltas violentas del Verde, de Tablada y de los Remedios, y las pasadas de Puerto Parra y Los Gordales.

La larga experiencia adquirida con las obras ejecutadas para mejorar las vueltas violentas enseña que son tan grandes las dificultades de eficacia, de tiempo y de dinero, que presenta el procedimiento de la disminución paulatina de su curvatura, que, en general, debe ser desechada esta manera de obrar, reservando su empleo solamente para aquellas vueltas que, por encontrarse en determinadas condiciones, favorezcan la obtención de resultados.

Estas condiciones no concurren en grado suficiente en las vueltas del Verde, de Tablada y Los Remedios, por lo que, en todo caso, habría que recurrir, para mejorarlas, al procedimiento de la ejecución de cortas, ya fuese abriendo una para cada vuelta, ya fuese construyendo una que las comprendiera á todas, como ocurre con la de Tablada.

Los calados disponibles en las pasadas comprendidas entre curvas violentas y de sentido contrario no se pueden

conservar de un modo permanente, por razones que enseña la hidráulica de los ríos, y que comprueba la práctica en todas partes obtenida, si no es empleando el medio radical de llevar el curso de las aguas de tal suerte que no dé lugar á la existencia de aquéllas. Es decir, que el trazado del río debe desarrollarse de tal manera, que no presente curvas consecutivas de curvatura de sentido contrario; cosa imposible de conseguir prácticamente en nuestro caso sin la construcción de la corta en el tramo de ría comprendido entre las vueltas del Verde y de Los Remedios.

En estas pasadas de inflexión, cortas y violentas, sucede que, cuanto más fuerte y mejor para el régimen general del cauce se presenta una avenida, mayor es, inevitablemente, el aterramiento ó disminución de calado resultante en las pasadas.

Si, pues, llegase á suceder que el río fuese navegable, por ejemplo, á 23 piés, al sobrevenir una crecida, los fondos disponibles en las pasadas pudieran llegar á reducirse, sólo en los días que ésta durase, en 2 ó 3 piés, acarreando las consecuencias, del todo insoportables é inadmisibles, de que no pudieran penetrar ni salir del puerto los barcos que estuvieran dispuestos á hacerlo, navegando con el calado disponible antes de la avenida.

La Corta de Tablada favorece también á la navegación por acortar la longitud de la ría en unos 4 kilómetros, facilitando la trasmisión de la marea, aumentando la altura de plea é incrementando la duración de la estoa de plea en el tramo que se encuentra el puerto; lo que equivale á un aumento de la profundidad disponible que se haya creado en virtud de dragados y de otras obras.

Por consiguiente, la apertura de la Corta de Tablada es la solución más práctica y ventajosa para hacer desaparecer los inconvenientes que encuentra la navegación en las tres vueltas violentas que se han mencionado y en sus pasadas de inflexión, para facilitar la trasmisión de la marea y para provocar el aumento de la estoa y de la altura de las pleas en el puerto.

Lo expuesto es suficiente para demostrar la exacti-

tud y procedencia del enunciado hecho anteriormente.

La Corta de Tablada proporciona la única solución admisible para la creación de nuevos muelles de carácter moderno, exentos de los defectos y dotados de las cualidades que respectivamente tienen y le faltan á los muelles actuales.

Al considerar el problema de conjunto de manutención de los tráficos marítimos del puerto de Sevilla, del presente y del porvenir, ó sea el problema del conjunto de los medios al servicio de su movimiento mercantil, debe dividirse en dos partes. En la primera se deben estudiar las obras que sean necesarias para mejorar los muelles actuales, haciendo desaparecer, cuanto sea posible, los defectos graves de que adolecen, consistentes en ser frecuentemente inundable la zona de servicio, en ser muy escasa la latitud de ésta, en ser inaceptable la distribución de su superficie, haciendo imposible toda maniobra de trenes, por estar superpuestos el paso y movimiento de éstos y el de los vehículos de carácter ordinario, y porque queda poco espacio para el depósito y movimiento de las mercancías.

Son también defectos graves del muelle de Sevilla la deficiencia del servicio de grúas, el emplazamiento y disposición de los tinglados de mercancías, la escasez de fondo en la zona de atraque de los barcos, que les obliga á quedar muy separados del muelle ó aceptar los riesgos de varar y escorar, y siendo estricta la estabilidad del muro y de los terraplenes, no se pueden efectuar dragados en los atraques ni en alguna parte de la canal, y menos levantar la rasante de la zona de servicio para sacarla fuera del alcance de las avenidas.

En la segunda parte del problema de manutención del tráfico marítimo, hay que considerar las obras que conduzcan á la creación y establecimiento de muelles y de zona de servicio con todos sus accesorios, que, no solamente no deben presentar los inconvenientes del muelle actual, sino que deben reunir todas las condiciones que caracterizan á los puertos modernos.

Por consiguiente, en los nuevos muelles habrá de establecerse simultánea, fácil y rápida comunicación con las

estaciones de ferrocarril, realizada por el paso y permanencia de trenes enteros, efectuado con la necesaria independencia en cada uno, desde los atraques, y sin perjudicar el tráfico que se efectúe por vehículos de carácter ordinario. La red de vías férreas debe permitir todas las maniobras que para conseguir este efecto sean necesarias.

También deberán crearse medios rápidos y económicos para poner en comunicación cada barco con todos los puntos de la zona de servicio fronteriza á él, ya estén dedicados al depósito de mercancías al aire libre, ya estén ocupados por vagones, ya pertenezcan á los tinglados del comercio de tránsito, ó correspondan á los almacenes del tráfico de depósito.

Habrá que instalar apropiadas y amplias edificaciones para el servicio separado de los tráficos de tránsito y de depósito. Las primeras se dotarán de medios rápidos y económicos para hacer el movimiento de las mercancías en su interior y para hacer la carga y descarga en carros y vagones; las segundas dispondrán, además de los medios que sean apropiados para efectuar la limpieza, envase, mezcla y, en general, para hacer aquellas preparaciones que necesiten las mercancías hasta dejarlas en las condiciones que exijan los mercados de su destino y su propia conservación.

De esta suerte se crean, además, en el puerto, lo que en términos comerciales se llaman almacenes generales de depósito, que, como todo el mundo sabe, consisten en almacenes administrados comercialmente, en los que las operaciones mercantiles de las mercancías que contienen se hacen con la expedición y brevedad que el Código de Comercio establece para el cambio de dominio, para el préstamo pignoraticio, entrega, recepción, etc.

Es importantísimo consignar que estos almacenes de depósito han de servir, no sólo para el tráfico que haya de efectuarse por el puerto, sino también para el tráfico que se haya de hacer sólo por las vías terrestres, sin pasar por la vía marítima.

En los nuevos muelles, y en su zona de servicio, han de recibir, desde luego, gran consideración las corrientes

de tráficos especiales (carbones, maderas, minerales, aceites, etc.), debiéndose también tener en cuenta la posibilidad, aunque parezca lejana, de que sea conveniente el establecimiento de zonas francas; y ni que decir tiene que en estos muelles habrán de existir los edificios propios para los servicios anejos al puerto, Aduana, Comandancia de Marina, Sanidad, tráfico, etc.

En una palabra, el nuevo puerto de Sevilla deberá cumplir la misión que incumbe á los puertos modernos. Tal es la de contener ordenadamente en su zona de servicio todos los elementos necesarios para recibir, conservar y distribuir la mayor parte de las mercancías que se mueven en las regiones á que alcanza su influencia, tomándolas de los puntos productores y llevándolas á los puntos de consumo, indistintamente, por las vías terrestres ó por la vía marítima, realizando las operaciones á este efecto necesarias rápida y económicamente, y sin ocasionar gastos parasitarios ni en su movimiento, ni en su preparación, ni en sus cambios de propiedad y de dominio.

Las obras de mejora del muelle actual, antes enunciadas, no son influídas por la Corta de Tablada, y no hay por qué ocuparse en este momento de ellas; forman parte de otro proyecto en redacción muy adelantada, pero las obras de los nuevos muelles de carácter moderno, acondicionados como se acaba de expresar, no sólo están relacionados con la apertura de la Corta, sino que la construcción de esta obra proporciona *el único* emplazamiento posible, práctico y económico, de estos nuevos muelles de carácter moderno, que tanto han de influir en el desenvolvimiento comercial de Sevilla y de la región en que influye su puerto.

De aquí que, al proyectar la Corta de Tablada y al decidir sobre la manera de depositar las tierras procedentes de su excavación, se haya resuelto crear, en el primer tramo hasta el Guadaira, terraplenes de baja cota, no inundables, de gran anchura y capaces de abastecer las necesidades del nuevo puerto que antes se han enumerado.

Procediendo así, no solamente se asegura toda la amplitud que necesiten las primeras construcciones del muelle

nuevo de inmediata ejecución que ha de ser exigida por la ampliación, relativamente próxima, del muelle actual, sino que se aseguran también sus desenvolvimientos del porvenir, evitando para entonces gastos importantísimos, representados por nuevas excavaciones y transportes de tierras, y por expropiaciones de terrenos que en aquellos tiempos tendrían mucho más valor que hoy.

La Corta de Tablada debe considerarse como una de las obras más importantes del plan general de defensa de Sevilla contra las inundaciones del Guadalquivir.

Esta proposición está demostrada hasta la saciedad. Todos los Ingenieros que se han ocupado de la cuestión han reconocido su exactitud, y hasta el vulgo, por instinto, cree en ella como en artículo de fe.

Por estas razones nos limitaremos aquí á decir que los efectos de la Corta de Tablada en las avenidas consisten en rebajar su nivel y en disminuir el tiempo de duración de su altura máxima, por razón de las facilidades que presenta para el desagüe.

Es de advertir: Primero, que la corta de Tablada favorece lo mismo á la ciudad que á Triana, pues no en balde ocupan éstas las dos orillas del tramo del río del puerto inmediatamente anterior á la corta; ni en balde, tampoco, cuando se rebaja por un lado el nivel de una corriente, deja de experimentar los mismos efectos el lado opuesto; y segundo, que la ejecución de las obras de la Corta de Tablada, destinada en primer término á la mejora del puerto de Sevilla y de su navegación, no impide, antes bien aumenta y facilita los efectos de cortas emplazadas en la orilla derecha, sobre la Madre Vieja del Guadalquivir, que deben llevarse hasta Coria, concebidas y ejecutadas para rebajar tanto como se quiera el nivel de las avenidas, proporcionando nuevos desagües y defendiendo más y más á Sevilla y á Triana, y de igual modo á las dos, de las inundaciones del Guadalquivir.

Por R. O. de 23 de Junio de 1903 ha quedado á cargo de la Junta de Obras del Puerto el estudio del desagüe de la Vega de Triana y la construcción de las obras que re-

quiera, que, en principio, no pueden ser otras que las que se acaban de indicar.

La apertura de la Corta de Tablada influirá en la urbanización de Sevilla por la creación del nuevo muelle, y de los establecimientos á él anejos, que determinarán una llamada de edificaciones urbanas, cumpliéndose de esta suerte la ley histórica que se observa en el desenvolvimiento de la urbanización de Sevilla, que consiste en que la población se ha ído acercando al río, ocupando los terrenos de sus orillas, á medida que ha ído desarrollándose la navegación.

Por último, con la Corta de Tablada se forma una isla limitada por la misma corta, por el tramo actual de río, comprendido entre las vueltas de los Remedios y el Verde, navegable, cuando menos, por barcos de porte como en la actualidad, y por el río Guadaira que, á bien poco costo y con pequeño esfuerzo, puede hacerse navegable para barcazas hasta de 300 toneladas.

Para restablecer las importantes servidumbres de paso, que interrumpe la corta, se ha de construir sobre ella, y en su boca norte, un gran puente giratorio de anchura sobrada para el paso de ganados y vehículos ordinarios y de resistencia suficiente para soportar el paso de trenes.

De esta suerte, llegarán á la isla que se acaba de describir los trenes procedentes de los Andaluces y de Madrid, Zaragoza y Alicante, de manera que la isla proporcionará ventajosísimos emplazamientos para toda clase de industrias, grandes ó pequeñas, ya produzcan efectos de tráfico marítimo, ya fabriquen objetos de consumo local y del interior.

Y este emplazamiento industrial, por su extensión, por las facilidades que presenta para un aislamiento de carácter fiscal, y por disponer de toda clase de comunicaciones terrestres y marítimas, se presta, no sólo á contener la Sevilla industrial del porvenir, sino también ofrece quizá el mejor emplazamiento para la creación de una zona franca, que puede un día ser de indispensable instalación para evitar á las industrias sevillanas la competencia que pue

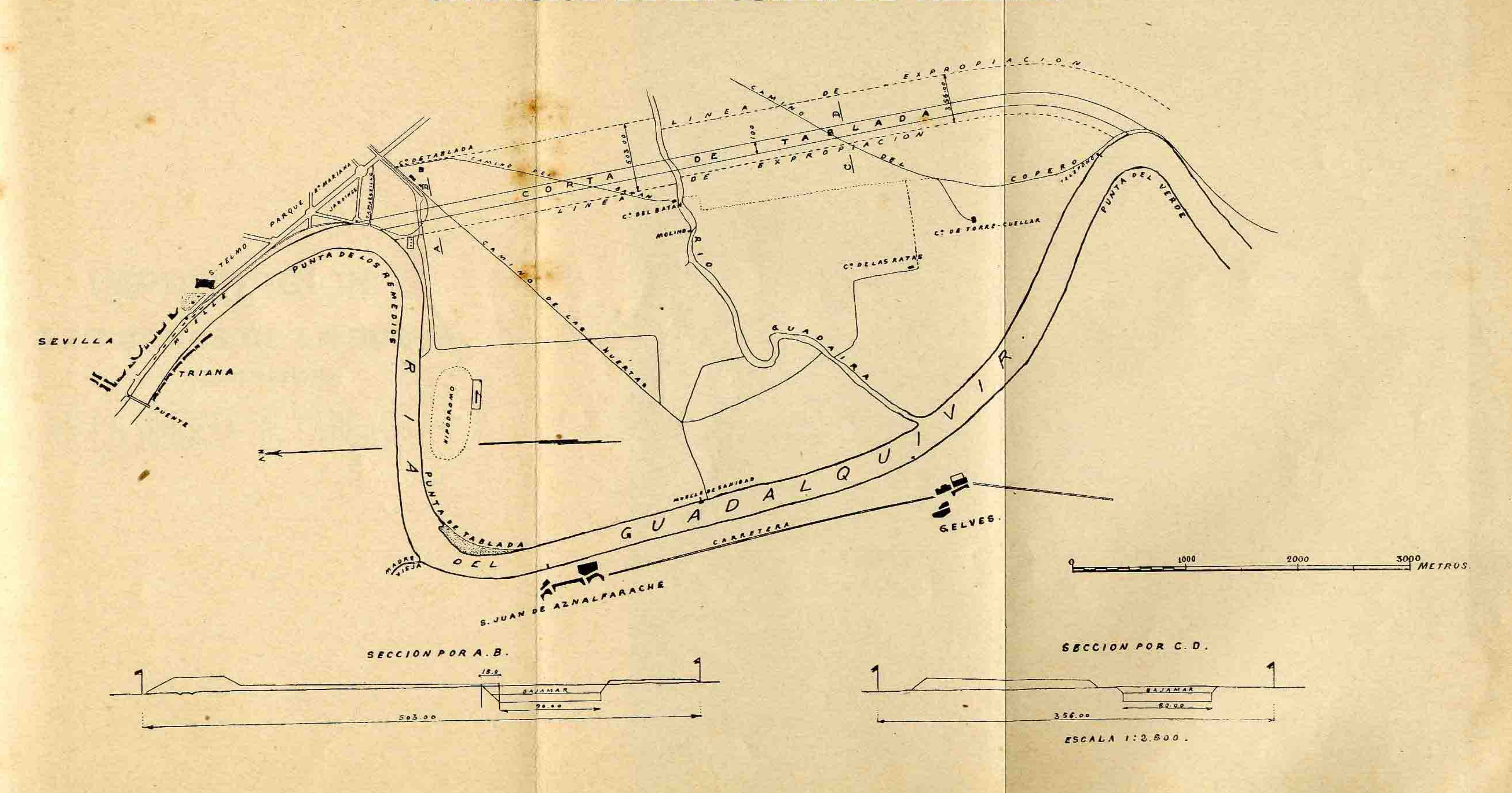
dan hacerles las de otras comarcas, poseedoras de las facilidades y privilegios que proporcionan estas zonas francas.

Sevilla 26 de Junio de 1907.

El Director Facultativo,

L. Moliní.

SITUACIÓN DE LA CORTA DE TABLADA



IMPUGNACIÓN

Á LAS OBRAS DE LA CORTA

QUE SE PRETENDEN EJECUTAR

EN LA DEHESA DE TABLADA

PRIMERA PARTE

Antecedentes y consideraciones que nos sugiere el estado de la navegación del río Guadalquivir en el día de hoy.

Al publicarse en el *Boletín* de la provincia de Sevilla, número 7, de 8 de Enero actual, la R. O. de 3 del mismo, que determina se ponga de manifiesto por término de treinta días, en la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, los expedientes originales del proyecto de obras de la Corta de Tablada y del de empréstito para realizarla, á fin de que puedan hacerse contra los mismos cuantas observaciones se consideren oportunas, consideramos la disposición superior disposición de estricta justicia, por satisfacer al estado de opinión, que pedía tener conocimientos, no de oídas, de lo que eran, en qué se fundaban y cómo y de qué manera se habían de llevar á cabo tan importantes obras; pues interesando á todos los de esta zona, y en particular á los comerciantes, industriales y productores de esta provincia, lo que se refiera á mejorar la navegabilidad del río Guadalquivir, era justísimo y lógico se les dieran medios y facultades para poder ver los proyectos, enterarse de las soluciones que en definitiva se presentaban á la Superioridad para su aprobación, y si las sumas que se proponen invertir en las obras de mejora de este río respondían en conjunto á las verdaderas PRELIMINARES

y apremiantes necesidades que diariamente se tocan y exigen inmediata solución para que adquiera el tráfico un desarrollo progresivo y beneficioso á esta parte del país, que con tan justo motivo lo demanda.

A este proyecto, por prescripción de la ya citada Real Orden de 3 del actual (que es la que dispuso se insertara en el *Boletín Oficial* el anuncio de estar abierta, por término de treinta días, pública información sobre los expedientes originales del proyecto de Obras de la Corta de Tablada), prohibe inmiscuirnos en lo que se refiere á la parte técnica, pues como comerciantes, industriales y productores en general de la provincia, carecemos de títulos y aptitudes profesionales para hacerlo y juzgarlo; pero sí podemos ocuparnos de su utilidad, conveniencia y necesidad de su aprobación por la Superioridad, para que se lleve á cabo y se ejecuten con antelación á todas las demás las obras de la Corta de Tablada, que es aquí, por lo que se entrevé muy claramente, y ya lo demostraremos más adelante, el objeto primordial de presentar tan voluminoso proyecto, cuya finalidad es de que adquiera, ó pueda adquirir, si no en esta, en otras é inmediatas etapas, el carácter de proyecto general aprobado, que en la actualidad la Junta de Obras del Puerto de Sevilla carece de tan preciada superior disposición para desarrollar en lo sucesivo sus proyectos parciales de ejecución de obras, sin que nada ni por nadie se pueda entorpecer, ni mucho menos dificultar, el que se haga en la ría del Guadalquivir lo que la Junta del Puerto quiera, sea ó no útil ó necesario, pero sí resolución firme para que se ejecute lo que á bien tenga disponer.

El gran deseo que á todos nos guiaba por saber en qué consistían las obras de mejora del puerto de Sevilla y de la ría del Guadalquivir fué la causa de procurar averiguar las razones fundamentales de la proyectada Corta de Tablada, sólo y bajo el exclusivo punto de vista de conveniencia y necesidad de esta importante obra, tanto más cuando somos los comerciantes, industriales y productores en general, los sostenedores del tráfico del puerto de Sevilla, los verdaderamente en primer lugar interesados en el perfeccionamiento

de esta vía de comunicación, y los que sufrirán todas las resultas y los que pagan religiosamente los derechos de puerto y muellajes que se les exigen (que importan sumas de consideración) para que puedan realizarse esta clase de gran construcciones.

A este objeto, hemos visto el voluminoso y bien presentado proyecto de obras de mejora que se nos exhibe, y hemos buscado y leído, en lo que nuestro tiempo disponible nos ha permitido, la exposición de razonamientos que fundamentaran el por qué era preciso, en el estado en que está hoy la ría del Guadalquivir, proponer para su inmediata mejora, y dar por solución preferente y más apropiada al caso, la construcción de la Corta de Tablada.

No se compara la utilidad y conveniencia de la Corta de Tablada con otras soluciones.

Grande ha sido nuestra decepción (dados los superiores conocimientos y experiencia técnica del autor ó autores de este proyecto) buscabamos en la extensa Memoria y en sus anejos, entre los presentados, otras soluciones, es decir, otros, aunque fueran ligeros anteproyectos, de las diferentes trazas que pudieran proponerse también como soluciones al objeto principal de mejoras en la parte alta del río, y á partir de las inmediaciones del puerto de Sevilla, para que, valoradas en el conjunto de todas sus condiciones técnicas y económicas, y comparadas con la solución propuesta, se viera claro y de un modo evidente que la corta de Tablada, dentro de las dificultades enormes que la Naturaleza presenta en la localidad para poder establecer lo que el ideal de la ciencia dicta, fuera la mejor, bajo todos los conceptos considerada; de navegabilidad de la ría y de servicio de muellaje, incluso todo lo que indicara progreso, al menos en lo necesario, para prever en lo porvenir su indispensable realización, siendo la que reunía las mejores condiciones posibles del problema, para pedir y recabar de la Superioridad la definitiva aprobación de proyecto de corta de Tablada.

Viendo que no existía la comparación con otras supuestas trazas de corta que solucionaran el problema, lo cual, entre todas, fuera la mejor y más conveniente y la que tenía razón de ser, y al examinar que se presentaba sola y

como definitiva la de Tablada, nos extrañó por lo raro, pues aun para obras de muchísima menos importancia y de muchísima menos trascendencia, se nos ha asegurado en los centros técnicos, es de uso y costumbre, por ser la prueba plena para el autor de un proyecto, de que la que se propone es la mejor, y casi siempre, en la mayor parte de los casos, la única solución posible dentro de las condiciones técnicas y económicas del problema.

Careciendo el documento Memoria de esta previa demostración, es lógico deducir que este proyecto de corta de Tablada es opinable bajo el punto de vista de conveniencia y necesidad de su ejecución, y, por consiguiente, sujeto todavía á discutirse y susceptible de considerarse bajo puntos de vista diversos que hagan variar á otro sitio su útil y obligado emplazamiento

Antecedentes deducidos de la Memoria del Proyecto.

Pero el caso es que, en el afán de buscar razonamientos de prueba de la bondad y necesidad de las obras de la corta de Tablada, hemos adquirido datos de la ría y puerto de Sevilla que nos eran desconocidos, y por considerarlos de suma importancia no podemos menos que indicarlos aquí para conocimiento de todos, y además para confirmar la razón que nos asiste al impugnar este proyecto de corta, oponiéndonos, con los datos entresacados de la expresada Memoria, á que se hagan obras que, en nuestro concepto, todavía la verdadera solución no está perfectamente definida é imperiosamente determinada, antes de que, autorizadas por la Superioridad, se gasten seis ú ocho millones de pesetas en ellas, que es suma de tan gran importancia, que hay que pensarlo muy bien antes de echar mano á la obra.

Previa afirmación sobre lo más necesario para la navegabilidad del Guadalquivir.

Antes de exponer los originales antecedentes ó notas que hemos ya indicado para fijar bien la base de los razonamientos siguientes, creemos pertinente poner de manifiesto la afirmación axiomática que determina la unánime conclusión del comercio, de la industria, y en general del pueblo de Sevilla.

La axiomática afirmación es: Lo que se refiera á mejorar y perfeccionar la navegación del Guadalqvivir es de preferente atención *á todo y por todo.*

Porque sin buenas condiciones de navegabilidad el río, su importancia decrece, su influencia en el desarrollo de la prosperidad de su capital y productores de su provincia se aminoran, y al no reunir dentro de lo posible las mejores condiciones para su expedito recorrido, este venero de riqueza y prosperidad se embota, y no adquiere la verdadera importancia á que por dón de la Naturaleza está llamado en beneficio de los moradores de esta afortunada región.

Claro está que la axiomática proposición, sentida y anhelada por todos, no quita, al contrario, ayuda, en el estado actual de cosas, dada la gran importancia de los barcos que frecuentan el puerto de Sevilla, á que, á la vez y mientras se verifican las obras de la desobstrucción en la región marítima, se atendiera, con una intensa y progresiva conservación, al mantenimiento y paulatina mejora de la existente canal navegable, así como á todo lo que pudiera referirse al muelle y fondeadero de este puerto.

Sentada ya nuestra tesis, vamos ahora á transcribir algunos conceptos encontrados en la Memoria de referencia, en cumplimiento de lo que antes hemos prometido.

Filípica á los impugnadores del proyecto de la Corta de Tablada.

Expone el autor del Proyecto algunas consideraciones fundadas en el estado del puerto de Sevilla en épocas anteriores y las exigencias de los puertos modernos, y al hacerlo de la "oportunidad de mejorar la vía maritima del Guadalquivir», larga la filípica siguiente:

«Ciertamente no faltarán personas que consideren prematuras, desproporcionadas y hasta exageradas, las reformas y mejoras que, inspirándose en cuanto se acaba de exponer, se trata de introducir en la vía marítima del Guadalquivir y en el puerto de Sevilla, constituyendo los objetivos de este proyecto».

«Estas gentes, rindiendo culto, al parecer, á cualidades de sensatez y prudencia, y haciendo gala de *tendencias raquíticas* que no vacilan en calificar de prácticas, ni sienten el progreso en ninguna de sus manifestaciones, ni son capaces de contribuir á su realización, ni conocen sus leyes, ni se dan cuenta de la prelación de los factores de que depende la evolución total de la producción de la riqueza».

Si la catilinaria precedente se dirige á los que oponemos que no deben ejecutarse la corta de Tablada, porque lo creemos de funestos resultados para el puerto de Sevilla, está en un error el autor de los transcritos renglones; pues los que firmamos este documento de protesta contra dicha obra, sus tendencias raquíticas son todo lo contrario; y para que se sepa de una vez para siempre, fijaremos aquí. No nos asustan los gastos, por muy importantes que fueran, siempre que estuvieran plenamente justificados y con tendencia á realizar el máximo de reformas bienhechoras de la ría y puerto de Sevilla. Nuestra finalidad es más amplia que la tan zarandeada corta de Tablada, que, siendo, en nuestro concepto, como más adelante demostraremos, lesiva (menos para dos ó tres interesados) en gran manera para los intereses comerciales, industriales y productores de esta provincia, se la antepone sin una rigurosa justificación á todo, como anteponía aquel maestro de escuela, para congraciarse con el alcalde, porque así le tenía cuenta: todos los premios y méritos se los adjudicaba á Joaquinito Borraja, hijo no muy experto de la primera autoridad del pueblo.

Propósitos en oposición á los hechos.

Obsérvase que mientras el autor de este proyecto razona la utilidad y conveniencia primordial de mejora de la ría y puerto del Guadalquivir, antepone á todo la desobstrucción de la ría, pero, al fijar «la síntesis del objeto de su proyecto», cambia de posición y nos dice, posponiendo los términos: «Por todas las razones expuestas, por demás fundadas, será objeto de este proyecto el estudio de las obras necesarias para mejorar los servicios propios del puerto de Sevilla y de la navegación del Guadalquivir».

Sigue historiando la navegación de la ría del Guadalquivir y de las obras para su mejora, y nos encontramos con el aserto que «el notable impulso que representa para el progreso de la navegación y del puerto de Sevilla la ejecución de estas obras nuevas, fué debido principalmente á lo dispuesto en el R. D. de 29 de Abril de 1881, refrendado por el Excmo. Sr. D. José Luís Albareda, en el que se ordenaba la ejecución de las de la región superior al puente de Triana, proyectadas por D. Canuto Corroza», y, sin em-

bargo, á pesar de este antecedente, en la Memoria de este proyecto, ni en sus planes, se ve algo que se refiera á la parte de río aguas arriba del puente de Triana, es decir, que se prescinde en absoluto de la región superior al puerto y Corta de Tablada propuesto, que son prolongación inmediata de la parte alta del río, que imperiosamente debió tenerse en cuenta, puesto que la teoría sancionada por la práctica impone la necesidad, en casos como este, de que se atienda y se tenga muy presente, para determinar la mejor solución, «que la marea disminuye de altura cuando al internarse en un río encuentra bruscos cambios de dirección de dimensiones ú otros obstáculos.»

Más adelante fija el «programa que debía realizar la Dirección facultativa», y fundándose en las órdenes superiores, la presencia del tráfico de minerales, los progresos que por todas partes realiza la navegación y la necesidad de colocar al puerto de Sevilla en disposición de hacer competencia á otros puertos, deduce la utilidad de un programa para sujetar en orden de primacía la ejecución de sus obras. Este programa evidentemente debe constar de las partes siguientes: **Programa que no se cumple.**

«Primera. Rápida terminación de las muchas obras que faltaban ejecutar para la completa realización del proyecto del Sr. Pastor, considerado en su mayor desenvolvimiento.»

La segunda se ocupa de reparación y ampliación del material de ejecución de obras. La tercera, de la instalación de los servicios complementarios y auxiliares de la navegación. La cuarta, reparación y ampliación de muelles, embarcaderos, vías y grúas. Y la quinta, «redacción del proyecto general de las obras de mejoras de la navegación de la ría del Guadalquivir, comprendidas entre Sevilla y la desembocadura, y la mejora de las obras del puerto propiamente dichas que se realice con la presentación de este proyecto.»

Pues bien; á pesar de los buenos deseos aquí expresados, no vemos por todas partes, para mejorar el estado actual del río, más que la Corta de Tablada, haciéndose caso omiso

de solucionar como es debido (puesto que pertenecen todas á un armónico conjunto), y de presentar á la vez el modo y forma de quitar los violentos tornos de la Punta del Verde, la Isleta y Punta de los Olivillos, que tan necesarias son sus modificaciones en bien de la expedita navegabilidad del río.

La navegación del Guadalquivir hoy es muy deficiente.

En la página 24 leemos la siguiente aseveración, *de la cual tomamos nota por su gran importancia,* y porque es preciso que la opinión quede bien informada del grave estado en que el río se encuentra.

Dice así su epígrafe: «No se han mejorado las vueltas violentas del cauce.» Y continúa: «En la rectificación del cauce, que debe ser realizado por el aumento del radio de curvatura de las márgenes cóncavas y por su avance hacia el río, *no se ha obtenido, á decir verdad, progreso alguno notable.* Como tal, sólo se puede presentar al avance de *diez metros* conseguido en toda la longitud de la violenta margen cóncava de la Punta del Verde, merced á las importantes obras construídas en aquella región en los años 1897-98.»

Síguese manifestando que las obras ejecutadas hasta la fecha indicada no han influído ni en poco ni en mucho en el régimen de las márgenes, habiendo «sido arrastradas por las aguas de las avenidas sin que hayan podido producir ninguno de los efectos que les estaban encomendados.» Y

En resumen: «Que el problema de las vueltas de mucha curvatura puede decirse no ha sido resuelto todavía en la ría del Guadalquivir, si bien parece encontrarse en vías de conseguir una lentísima solución.»

Prosigue el autor de est eproyecto, al tratar de la «Mejora del fondeadero», manifestando la imposibilidad de «emplear los dragados para ensanchar los fondos ahondables en el fondeadero.» «Porque evidentemente es, y la experiencia lo demuestra, que las secciones actuales de 130 á 140 metros son excesivas para mantener en este tramo (se refiere al puerto de Sevilla) de ría, aun con el auxilio de dragados de alguna importancia, calados de 23 ó de 24 piés á baja mar, ya que apenas si son bastante estrechos para

hacer permanentes los fondos que hoy existen de 17 á 18 piés.»

Después, al hacer consideraciones sobre las condiciones que hoy presenta la ría, sus deficiencias para la navegación actual y del porvenir, nos dice:

Contradicciones entre algunas afirmaciones.

«La mayoría de los barcos que frecuentan el puerto de Sevilla calan, «con cargamento completo», de 18 á 19 piés. Por tanto, la ría del Guadalquivir «debería disponer» de las profundidades que en cada punto de su longitud fueran necesarias, para hacer posible en mareas vivas y muertas la navegación de esta clase de buques si «había de satisfacer cumplidamente las necesidades actuales de la navegación.» «Dista mucho, por desgracia, de encontrarse en semejante estado; pues, como se ha dicho anteriormente, sólo en pleas vivas pueden recorrer la ría barcos con 18 pies y medio, y aun la navegación de éstos es difícil por la escasez de fondos con que luchan en toda la región superior, y en los tramos de la Mata y del Isletón de Tarfía «obliga en la inmensa mayoría de los casos á fondear aguardando marea», y á continuación: «El tiempo perdido en esta espera es preciso transcurra para ganar los tres piés de calado indispensable para salvar el bajo fondo que produce la detención.»

Afirmación que no nos explicamos cuando, al tratar del aumento del tráfico y del porte de los buques, se asevera «que los barcos que han recorrido la ría en la época que se reseña, y la variación de los cargamentos medios de mineral *que se navega á toda carga,* demuestra también el progreso de los resultados efectivos obtenidos con las obras hasta la fecha ejecutadas.»

¿En qué quedamos?... ¿Es seguro que los barcos que entran hoy en la ría salen á toda carga, ó no? Los conceptos que se exponen tan seriamente en la Memoria de referencia, y que, para que se juzguen, hemos transcrito, el uno es contradictorio del otro.

Anchura en el día de hoy de la canal na-

Y para terminar esta primera parte, y no ser difusos ni pesados, á pesar de encontrar otras aseveraciones que no concuerdan entre sí, pertinente á nuestra tesis, diremos

vegable de la ría del Guadalquivir.

que en la página 126, al tratar de la anchura mínima que se necesita para navegar por el Guadalquivir, después de fijar en unos cien metros para que fuera exenta de todo peligro, nos dice:

«Por último, la canal navegable en los distintos tramos de la ría del Guadalquivir presenta anchuras muy diversas, que están comprendidas hoy, lo mismo que lo estuvieron en todo tiempo, entre latitudes de *treinta metros mínima y á ochenta como máxima*, y la navegación se ha verificado, y se verifica en esta ría, en las mismas condiciones y con los mismos riesgos que en todas las rías.»

Con lo expuesto se ve claramente que la afirmación, y en nuestro concepto axiomática, dado el estado en que hoy se encuentran el puerto y la ría del Guadalquivir, miradas en conjunto su parte marítima y fluvial, está evidentemente demostrado, no por nuestros razonamientos, sino de los entresacados de la Memoria de este proyecto, que lo que se refiere á mejorar y perfeccionar la navegación del Guadalquivir es hoy de preferente atención á todo y sobre todo, é inconveniente de que se proponga aisladamente la ejecución de la Corta de Tablada, que nada resuelve, sino, al contrario, será de fatales resultas el que se haga, como á continuación demostraremos, haciendo caso omiso de otras cortas y modificaciones necesarias en la ría, que demandan se ejecuten previamente á la que ahora, y con singularidad notoria, se pide su realización.

Expuestos ya algunos datos del deficiente estado en que hoy se encuentra la ría del Guadalquivir, vamos ahora á ocuparnos de la tan zarandeada Corta de Tablada.



SEGUNDA PARTE

La Corta de Tablada considerada bajo el punto de vista de su utilidad y conveniencia.

El emplazamiento de la Corta de Tablada sigue la dirección del muelle actual, situada uniendo tangencialmente la Vuelta de los Remedios con el violento torno de la Punta del Verde, en una longitud de 5.860 metros, con un supuesto cauce navegable de 80 metros de latitud. Situación de la nueva Corta.

Esta traza divide en dos la tan renombrada Dehesa de Tablada. La de la izquierda, de gran extensión, la limita al principio, y en una buena parte, el típico y hermoso paseo de las Delicias, el único para carruajes de lujo, siendo el solaz y encanto de nacionales y extranjeros, por sus sombras y plácido ambiente que allí se respira.

La de la derecha, al verificarse esta obra, quedará una gran y espaciosa isla, limitada por el cauce de la nueva Corta y circunvalada por el trozo de río seccionado de unos ocho kilómetros de longitud, que arranca en la Vuelta de los Remedios, pasa por los Gordales y, siguiendo la canal de Las Pitas, que tiene en línea recta como unos cuatro kilómetros, vuelve á la izquierda por Puerto Parra á empalmar con la boca Sur de la expresada Corta de Tablada en la Punta del Verde. Nueva isla de 4.330 metros por

2.200, como término medio de las dimensiones de su superficie, ó sean 946 hectáreas de tierras de labor.

El río Guadaira desemboca, casi normalmente, en la Corta de Tablada; se omite la solución que ha de darse á la desviación de este río.

Esta Corta, que solamente al indicarse (según manifiestan los prácticos y los comandantes de los buques que con frecuencia recorren esta ría) se opone á los fundamentales principios que informan hoy la teoría de la navegabilidad de los ríos. Su emplazamiento atraviesa servidumbres que hay que respetar, que obligarán á ejecutar puentes de paso ú otras obras, todas, sean como fueren, de grandes dispendios, para dar paso á las principales, y sin que se pueda prescindir de indemnizar con fuertes sumas á las que no se consideren necesarias en absoluto para dedicarles una obra de fábrica que siempre habrá de ser de coste muy elevado. Antes de su mitad, á partir del extremo donde se une el muelle actual, atraviesa el río Guadaira, el cual, la parte de aguas abajo queda segregado por el nuevo cauce, desembocando en él en una dirección casi normal, y, según leemos en la Memoria del proyecto, «muy apropiada para producir alteraciones en sus aguas, perjudiciales al buen régimen de esta corriente.»

El autor de este trazado deja para más adelante, *no ahora como debía ser*, el resolver lo más conveniente á este grave entorpecimiento, indicando únicamente para ello la necesidad de abrir una nueva entrada (del Guadaira) en la corta proyectada, ó cerrar por completo este cauce y desviado de su dirección para que penetren sus aguas en el Guadalquivir, donde cuando, después de hecha la corta, llegue el caso y la experiencia demuestre la necesidad de aceptar una solución definitiva, y «en todo tiempo pueda procederse á cegar los cauces de este río en una y otra orilla, si se viera que era indispensable hacerles desaparecer.»

Es verdaderamente original y fresco lo que acabamos de sintetizar y transcribir, siendo muy socorrido, cuando se encuentra atollado en su camino, dejar para tiempos futuros lo que, por su importancia, es de tiempos presentes.

La Corta de Tablada tendrá dos cauces: el

Además, se propone se haga la Corta de Tablada dejando al río Guadalquivir en su parte antigua como está, aun después de ejecutadas las obras; es decir, en vez de plantear

el problema como exige la ilustrada práctica del ingeniero, y resolverlo aquí en este proyecto, se procura de un modo hábil dar «razones que aconsejan tratar de conservar la navegación existente hoy por el cauce antiguo» que nos las da.

Claro que no hay posibilidad, dos cauces en funciones, el uno el de la nueva corta con el fin de disminuir el recorrido de la marea creciente, el otro el del cauce antiguo; y para alimentar y sostener la navegabilidad en estos dos cauces, la cantidad de marea que produce tan óptimos frutos, será sola y exclusivamente la que ascienda y pase por el alveo de la Punta del Verde.

Esto no puede ser. La cantidad de agua de marea, al llegar al torno de Punta del Verde, como allí no hay distribuidor que dé á cada uno la parte que proporcionalmente le corresponda, tomará el camino que al subdividirse le plazca, y la Corta de Tablada apenas sufrirá aumento de elevación la escala de mareas en el puerto de Sevilla, y ¡mucho sea por las aberraciones que puede sufrir el cauce en años de repetidas avenidas y extraordinarios desbordamientos del Guadalquivir, que á causa de las impetuosas corrientes de sus aguas, cuyos detritus en suspensión, según asevera el autor de este proyecto, alcanzan á cuatro por ciento de su volumen, se produzcan aterramientos y altos fondos en los dos cauces, que imposibiliten la navegación, al menos como está en el día de hoy!

nuevo y el antiguo por San Juan de Aznalfarache. Lo cual es perturbador al régimen de los ríos navegables, que exigen uno solamente. Se omite la justificación de estos dos cauces.

Nosotros hubiéramos deseado encontrar, en las páginas de la Memoria que nos ocupa, algo como un fuerte barreaje para aislar el cauce antiguo de la acción de la creciente, á fin de que toda la marea ascendente se internara por la nueva corta y el límite de su acción subiera mucho más allá de lo que realiza hoy, produciendo más altura de marea viva en el puerto, y lo que es importantísimo, al decir de los que de la navegabilidad de los ríos se ocupan, que afirman que se aumentaría el calado para los buques al considerar que en los ríos, «*cuando más se eleva el nivel de la marea corriente, tanto menos se deprime el nivel de la marea menguante*». Esto es lo procedente en estos casos y no lo que se nos presenta.

Los importantes muelles de atraque y descarga en San Juan de Aznalfarache para nada se han tenido en cuenta en este proyecto, á pesar de ser cabeza de línea de los ferrocarriles de Cala y Aznalcóllar.

Prosigamos ocupándonos de la conveniencia de la Corta de Tablada.

Dijimos al principio que la traza de la Corta de Tablada divide en dos la dehesa del mismo nombre, dejando la de la derecha, es decir, la gran isla antes descrita, como está, sin más obras que una pequeña anchura, y á lo largo del nuevo cauce se le propone el crecido de su margen con un terraplén, á fin de encauzar las avenidas del río.

Pero como la mayor parte de los lindes de la nueva isla constituyen los de la parte del río seccionado, dentro de este gran torno hay un trozo en línea recta, como antes hemos indicado, de 4 kilómetros de longitud, que es lo que el vulgo denomina canal de las Pitas. Pues bien, precisa hacer constar aquí (puesto que nada se dice en la Memoria de referencia), y como se puede ver á la simple vista del plano que acompaña á este escrito, que al principio de este tramo se encuentra situado el importante pueblo de San Juan de Aznalfarache, en donde están funcionando los nuevos embarcaderos de mineral, embarcaderos construídos con arreglo á los adelantos modernos, con 20 metros de altura, uno para la carga del mineral, y otro también del mismo sistema y grandioso para carga y descarga de toda clase de efectos y mercancías, que dentro de unos días se inaugurará; los dos de gran costo, que satisfacen el fácil atraque y carga de los buques de vapor que van allí ya, con intensa solicitud, á recoger y transportar los minerales de las tan nombradas minas de Cala, Castillo de las Guardas y Aznalcóllar. Este pueblo (San Juan de Aznalfarache) es por sí de importancia no despreciable, por su carácter comercial é industrial, bien por su gran fábrica de cerámica de arte y liso, como por sus grandes almacenes de aceitunas, aceites y toda clase de productos de la sierra, que allí se depositan y venden, produciendo la vía marítima un tráfico que merece se le tenga presente, por lo que se le debe respetar su fondeadero; y además, porque, siendo cabeza de línea de la red de ferrocarriles mineros de Cala, Castillo de las Guardas y Aznalcóllar, que alcanza ya una longitud de ciento cuarenta kilómetros, hace poco ultimados, y el de Cala con 96.300

con servicio público para viajeros, se comprenderá que ha de ser de suma influencia la que ha de ejercer en el desarrollo de la prosperidad de la parte de provincia que atraviesa y la necesidad de que la canal del cauce fluvial, donde acumula sus productos transportados, tengan fácil salida como aliciente al comercio exterior.

En la citada Memoria nada se dice sobre este particular; se hace caso omiso como si no existieran estos ferrocarriles secundarios para explotación de la gran y rica zona minera de la provincia de Sevilla, que transportan sus productos á los embarcaderos de San Juan de Aznalfarache, y, pasando como por ascuas, dedica únicamente, sin designar nada que se refiera á esta importante cuestión, algunas «razones que aconsejan tratar de conservar la navegación existente hoy por el cauce antiguo», que aquí citamos y que ya antes hemos transcrito.

¿Pues qué? ¿Desconocía la Junta del Puerto de Sevilla estos ferrocarriles y estos embarcaderos? No puede ser.

Antes de la aprobación por la Superioridad de estas obras, por ministerio de la ley, la expresada Junta tuvo que informar sobre su utilidad y conveniencia bajo todos los puntos de vista considerados técnico de navegación y comercial, uniéndolo al expediente á este juício formado, el informe referido. ¡Bien pudiera para ilustrarnos, ya que tantos pormenores nos suministra la referida Memoria, habernos copiado, aunque fuera en extracto, las razones que nos imposibilitaron la concesión de tales embarcaderos, para relegarlos al olvido en cuanto se inicia la ejecución de la Corta de Tablada, pues el trozo de canal donde están construídos tomará el carácter de brazo secundario del río, donde se producirán con las avenidas grandes aterramientos y altos fondos que imposibilitarán la navegación que hoy tiene, y el que los barcos puedan atracar y cargar los minerales y demás productos allí acumulados!

Razonamientos del autor del proyecto, que no demuestra, ni

Una vez hecho constar las omisiones de gran trascendencia que se comete en este proyecto y que nos justifican la buena elección de emplazamiento de una Corta en la dehesa de Tablada, vamos ahora á analizar de un modo

con mucho, la necesidad de que la Corta sea por la Dehesa de Tablada, deduciéndose de ello, de un modo evidente, que no es lo más conveniente la solución adoptada.

sucinto en qué el autor funda la necesidad de la Corta de Tablada.

PRIMERA: En la imposibilidad de mejorar el actual fondeadero del puerto de Sevilla, «si bien tiene longitud suficiente para satisfacer las necesidades actuales de la navegación, debe considerarse estrecho, poco desahogado para permitir el paso de barcos cuando existen dos fondeados, uno en cada orilla, y por ser en él difíciles las viradas.»

SEGUNDA: En que «el actual puerto de Sevilla exige imperiosamente transformación, dirigida desde luego y principalmente á hacer desaparecer los defectos de orden esencial antes señalados», que son: los efectos de las avenidas en la zona de servicio, y lo bajo de su rasante, que pide se eleve ésta en dos ó tres metros, para evitar el daño de las extraordinarias avenidas en los barcos y cargamentos que con antelación no han podido retirarse.

Y, por último, para acabar de exponer las consideraciones que militan en favor de la apertura de la Corta, expone la necesidad de la de Tablada por razones de conveniencia de la defensa de Sevilla contra las inundaciones del Guadalquivir.

Los que aquí firmamos, diremos: Si con fondeadero de 130 á 140 metros de latitud navegable que hoy tiene este puerto, según confiesa el autor del proyecto, es imposible mejorarlo para que preste y sirva las condiciones de buen servicio de carga y descarga y fácil virada para la salida de los barcos, ¿quién y cómo se responde á la contingencia de que no sea un éxito lo que se proyecta cuando tantos puntos se dejan para resolver en lo futuro? ¿Cómo se prueba de que, siendo la Corta propuesta prolongación del muelle actual y su cauce con 80 metros de canal navegable, satisfaga todas las conveniencias y exigencias, no de los puertos modernos, sino las necesidades y apremios de hoy? ¿No es la constitución geológica del terreno, en las inmediaciones de Sevilla, la misma? ¿Sí? Pues entonces, al ejecutarse las obras y al pasar unos cuantos años sufriendo aterramientos, socavaciones y erosiones en sus márgenes, su cauce se agrandará, debido á las avenidas, que depositarán también allí sus légamos y

detritus en suspensión. ¿No vendrá, al cabo de cierto tiempo, un estado igual del nuevo fondeadero, dentro de la Corta, al que hoy existe frente á Triana? Nosotros, y con nosotros los prácticos, creemos que sí, puesto que, al estar ejecutada la Corta, la marea creciente tiene dos bocas de entrada y dos bocas de marea y agua del río para la vaciante, y al encontrarse en su bajada las aguas de la parte superior, se encontrarán al unirse en la Punta del Verde, produciendo su encuentro un entumecimiento, que será la causa de los aterramientos y altos en el cauce abierto de Tablada.

El autor de este proyecto supone mal suelo y subsuelo del fondo y márgenes del cauce desde el puente de Triana, Punta de los Remedios, tramo de los Gordales, etc., hasta la Punta del Verde, considerándolos desechados por flojos, muy comprimentes, que, de hecho su reconocimiento, impide ocuparse de ellos para buscar allí la mejora y transformación del Puerto de Sevilla, en lo que fuera posible, sin variar su actual fondeadero.

Nosotros no opinamos así, al contrario: si el autor de este proyecto, viviendo muy apartado de aquí, por orden superior se le encomendase que viniera á Sevilla á estudiar las mejoras de su puerto, sin grandes variaciones de fondeadero, estamos seguros, segurísimos, dados sus grandes conocimientos, no diría: «Lo que se pretende es imposible» aun bajo el punto de vista económico. ¿Cómo ha de afirmarse esto, cuando en el puerto de Huelva (según nos dicen), el cauce de su ría está sobre una capa de légamos de 25 á 30 metros de profundidad, y, sin embargo, allí hemos visto construída una superstructura tan famosa como el muelle de tres pisos de Río-Tinto? No; lo que aquí se pretende es que se haga la Corta de Tablada y nada más.

Cita el autor, para corroborar y ensalzar las bondades que asume la Corta de Tablada, una respetable opinión de un distinguido cuan sabio ingeniero, D. Javier Sanz y Larrumbe, opinión que también es la nuestra, al considerar que, si se ejecutasen las obras de la Corta de Tablada (buenas ó malas para la navegabilidad del Guadalquivir), serían de gran conveniencia para el mejor éxito y auxilia-

rían de un modo efectivo á las obras de defensa de Sevilla contra las inundaciones del Guadalquivir. Hay más; el autor dice que, al informar (como Director facultativo de las Obras del Puerto de Sevilla) respecto de estas obras, hizo suyas las razones de este señor, é «hizo una demostración tan detallada de la necesidad de la Corta de Tablada,» que ruega al lector que quiera conocerla consulte el documento citado. ¿Y en dónde? Es lógico pensar viniera como anejo á la Memoria del proyecto, pero carece de este documento.

Por otra parte, hemos de hacer constar aquí que, á lo que se alude respecto de la conveniencia para la defensa de Sevilla el que la Corta de Tablada se ejecutase, se refiere sólo y exclusivamente á la margen izquierda del río Guadalquivir, problema resuelto ya para una parte, es decir, para la ciudad de Sevilla, sin ocuparse para nada de la margen derecha, donde está enclavado el populoso barrio de Triana, que la cifra de su vecindario alcanza de 25 á 30.000 almas.

El proyecto aprobado de la defensa de Sevilla es sólo para la parte de la ciudad situada en la margen izquierda del río, dejando abandonada en absoluto la defensa del barrio de Triana, que está enclavado en la margen derecha del Guadalquivir.

El proyecto de las obras de defensa de Sevilla del distinguido ingeniero Sr. Sanz y Larrumbe, resultó sólo para la parte grande de la ciudad, por decirlo así, de Sevilla, quedando en absoluto abandonada la defensa del barrio de Triana y la defensa del puerto; y siendo las inundaciones para Triana mucho más peligrosas que para Sevilla, ya la Superioridad, convencida del perjuício que sufre el puerto, dictó una R. O. de 20 de Marzo de 1892, en la que se ordenaba á la Junta de Obras del Puerto de Sevilla el estudio de un proyecto especial dirigido á evitarlos. La referida Real orden no se ha cumplimentado en el proyecto de obras de mejora del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir que comprende la Corta de Tablada; nada se dice sobre este concreto punto, y no decir nada en este caso es decir mucho; es decir:—¡Desechad toda esperanza, barrio de Triana!

El barrio de Triana es centro de trabajo, de grandes fábricas de cerámica, de artes finas y vastas, de numerosos hornos y talleres de alfarería, de loza y ladrillo, de grandes almacenes de carbón-piedra, madera, aceites y granos, en

progresivo aumento cada día; á este barrio, tan laborioso como sufrido, la Junta del Puerto de Sevilla deja abandonado para siempre, hasta que una tumultuosa avenida destroce tanta propiedad, debida á un asiduo trabajo, y sus viviendas y familias queden sepultadas en sus ruínas, que no quiso y pudo evitar la Junta del Puerto de Sevilla, proponiendo y ejecutando las soluciones que resolvieran este problema por el deseo que se lleve á efecto una corta que sólo puede interesar á dos ó tres indivíduos que la general opinión ya señala con el dedo.

Así se ve claramente que todo lo que pertenece á la margen derecha está de hecho relegado; al contrario, para la margen izquierda todo es fácil, hacedero y ventajoso; allí es donde se proponen construir los nuevos muelles en la prolongación de los actuales, y donde se fija la zona de servicio; y, como supone el autor del proyecto, donde «es preciso» satisfacer á lo que se exige, además de las condiciones y cualidades que tengan los puertos en la actualidad, aunque estén perfectamente satisfechas todas las necesidades del tráfico, fácil atraque, grúas y aparatos de trasbordos, tinglados, vías férreas, etc., etc., «es preciso» crear zonas de servicios desahogadas con los elementos necesarios para almacenes de depósitos de mercancías, lo mismo cuando provienen de la vía marítima que cuando pertenecen al tráfico terrestre.

No somos adversarios de la obra de Corta del río; al contrario, las creemos de primera necesidad, siempre que respondan al conjunto de las de un plan general bien meditado de la mejora de la ría, del puerto y su defensa, así como la del barrio de Triana contra las avenidas del Guadalquivir.

Esto, así indicado, parece un gran pensamiento verdaderamente ideal; pero fíjese bien, que todo, absolutamente todo, tiene que verificarse dentro de la zona de propiedad de dos ó tres indivíduos, ocupándole á alguno la parte más grande, siguiendo los otros con mucha menos importancia la parte que les pueda afectar.

Si la Corta de Tablada estuviera demostrada de un modo evidente de que era necesaria para la navegación de la ría y puerto de Sevilla, nada diríamos y felicitaríamos sinceramente á aquellos que en su camino encontraban la fortuna; pero como esto no es así, por lo contrario, la Corta de Tablada la creemos, por las razones ya expuestas, precursora de grandes males para el tráfico y progreso de Sevilla,

se colige y surge la fuerte corriente de opinión de que algo ó alguien, fuertemente interesado en este asunto, es el que impulsa á que se ejecute lo que no tiene razón justificada para que se haga. ¿Por qué? Según de público se dice, el terreno que se necesita expropiar para la Corta y servicios de la zona de muelle, si bien se valora (como dato del proyecto) á 6.100 pesetas la hectárea, ó sea á 61 céntimos de peseta por metro cuadrado, precio muchísimo más alto de lo que costó, presumiendo se somete á un sacrificio al poseedor de este feudo ribereño, desde el momento que se haga la Corta de Tablada y se determine la zona de servicio del puerto, los terrenos contiguos hasta el paseo de las Delicias, y en mucha parte hasta el Camino de la Fuente, donde *es preciso,* según dice el autor de este proyecto, crear una zona de servicios para las necesidades comerciales é industriales y de depósito de este puerto, consigo traerá grandes construcciones de almacenes, edificios y chalets, vías, caminos y calles urbanizadas, por estar dentro del radio de la ciudad; el terreno contiguo valdrá en aquella fecha de cinco á veinte pesetas el metro cuadrado, y bien merece la pena de aparecer molesto al desprenderse de una pequeña parte de su predio, cuando, sin perder nada, puesto que se paga muy bien, se tiene preparado un filón para el porvenir de pingües y seguros resultados. No será; pero la opinión general está en este concepto formada.

Para nosotros una corta con estos y capitales defectos enumerados, no solamente no es de utilidad y conveniente, ni mucho menos necesaria, sino que es, además, grandemente lesiva para toda clase de intereses de Sevilla y su provincia.

Indicación de otras trazas de corta del río, que previamente debían haberse estudiado para comparar-

Vistos estos antecedentes, que tanto dicen y demuestran los motivos de nuestra razonada impugnación, expondremos lo que, en nuestro concepto, en vez de la Corta de Tablada, debía previamente hacerse, para que, después de comparados sus anteproyectos, pedir la aprobación superior y su inmediata ejecución; refiriéndonos sólo y exclusivamente á la corta ó cortas que en las inmediaciones de Se-

villa debían estudiarse para solucionar con acierto este grave é importante problema.

las antes de presentar la de Tablada como la mejor solución.

Para esto, unimos á este escrito, como anejo, un plano del río Guadalquivir, que comprende desde la desembocadura de la ribera de Huelva, ó sea desde la Algaba hasta la corta Fernandina, á fin de que á primera vista se conozca la dirección de tornos y vueltas del río aguas arriba y abajo de Triana y se pueda formar cabal juício de lo que verdaderamente necesita la navegabilidad de la ría en las confrontaciones de Sevilla.

En el plano que se acompaña fijamos en color verde la traza de la desviación denominada de la vega del Guadalquivir, que arranca en la desembocadura del Huelva, y utilizando lo que se pueda del brazo de levante de esta ribera, sigue en lo factible el alveo de Madre Vieja, terminando forzosamente en San Juan de Aznalfarache. También fijamos, pero en carmín, otra desviación que, arrancando antes de entrar el río en la curva de Triana, fuera desarrollándose hasta San Juan de Aznalfarache, por detrás del Patrocinio; así como en el mismo color carmín las dos direcciones posibles de desviación en los terrenos al Oeste de la Punta del Verde: una casi paralela á la carretera de Coria, pasando por las tierras del cortijo Santa Eufemia, y otra más abajo que una tangencialmente la canal de las Pitas con la del Copero.

En nuestra opinión, la desviación del Guadalquivir á la altura de Sevilla debe fijarse en la orilla derecha del río, de forzosa unión con la canal de las Pitas, donde está San Juan de Aznalfarache y los magníficos embarcaderos de los ferrocarriles de Cala, Castillos de las Guardas y Aznalcóllar, de que antes ya nos hemos ocupado, y prolongando esta canal (la de las Pitas) aguas abajo hasta encontrar la del Copero, y aguas arriba por la Madre Vieja, á empalmar con el cauce actual del Guadalquivir, es donde está la solución de este problema.

A este fin hay dos soluciones, tanto para las de aguas arriba como para las aguas abajo. La de la Corta del Guadalquivir con la de la parte alta de los terrenos de la Pun-

ta del Verde; es decir, la más larga en una y otra parte, forman con la referida canal de Las Pitas casi una línea recta, y es á simple vista la solución más directa, ó, de otro modo, la que haría llegar á Sevilla la mayor cantidad de marea creciente, y por consecuencia el mayor calado para su navegabilidad. Las soluciones más cortas siempre, aprovechando toda su longitud la canal de Las Pitas, también resuelve el problema, si bien no en tan alto grado como la primera; pero, como la cuestión económica ha de ser de gran importancia en la resolución definitiva del asunto, de aquí la exigencia de estos previos estudios y la necesidad que en ellos debe zanjarse, sacrificando al primero alguna de las condiciones del segundo.

Para dar una idea aproximada de lo que puede costar estas obras, presentamos á continuación sus valoraciones para poderlas comparar con las de la Corta de Tablada y poder formar mejor juício, pero haciendo constar que las cifras que á las respectivas desviaciones aplicamos no son nuestras, son deducidas de los presupuestos del autor del proyecto de la Corta de Tablada y del anteproyecto de defensa de Sevilla contra las crecidas del Guadalquivir del ingeniero jefe Sr. Carcer, y del malogrado cuan ilustrado ingeniero D. Juan Ochoa Parias, y son las siguientes:

	LONGITUD — *Metros.*	VALORACIÓN — *Pesetas.*
Corta de Tablada.	5.860''	6.300,000
Corta del Guadalquivir.	8.456''	7.100,000
Corta por el Patrocinio á San Juan de Aznalfarache.	3.250''	3.500,000
Corta directa de Gelves á El Copero. . .	4.650''	4.900,000
Corta de la Punta del Verde.	2.700''	2.900,000

Lo que pide la gente práctica del país, y en general los capitanes y pilotos de gran experiencia en el recorrido de esta ría, y lo que nuestra convicción nos dicta, es que, al hacer alguna desviación del Guadalquivir en la parte alta de Sevilla, se parta de la base de que se aproveche en toda su longitud la recta canal de las Pitas. Si á esta canal le

unimos en el Puerto de San Juan de Aznalfarache, la corta denominada del Guadalquivir, y en el extremo aguas abajo, la directa de Gelves al Copero, sería la solución más recta del cauce del río, pero la más larga y, por consiguiente, la más costosa, produciendo sumando las dos en longitud efectiva de obras 13.106 metros, y en presupuesto 12.000.000 de pesetas, sin contar lo que importen las obras accesorias en todos los casos para que sean homogéneos los términos de comparación. Esto sería el cauce nuevo, que respondería al ideal técnico y práctico de lo que debía ser esta desviación; pero la valoración de doce millones de pesetas de estas dos obras de corta, nos obliga á indicar, dentro de la resolución del problema, otras cortas que satisfagan también y llenen las principales condiciones para que sea factible su ejecución dentro de los límites más modestos, si bien el común sentir de Sevilla la solución es á lo largo de la vega de Triana, para cauce definitivo del río, que llena por su ventajosa situación todas las condiciones exigibles á los puertos modernos y del porvenir.

La segunda propuesta la llamaremos la solución económica, compuesta de una corta que va de Cartuja por detrás del Patrocinio á San Juan de Aznalfarache, con la otra de la Punta del Verde, que, partiendo frente á Gelves, desemboca en la canal del Copero, nos arrojan las dos una longitud de 5.950 metros en total, con una suma de sus valoraciones de 6.400.000 pesetas, por lo que son comparables estas dos en junto con la corta de Tablada, á causa de ser casi iguales en longitud y presupuestos de ejecución material.

La corta que se acepta por la Vega de Triana sería la que resolviera todos los problemas: mejora de la navegabilidad del río, sin desaten-

Cualquiera que fuese la solución que desde aguas arriba del puente de Isabel II, por la margen derecha del río, se demuestre y se apruebe como más conveniente (y esto es incumbencia del Ingeniero autor del proyecto, que al efecto de ello estuviera encargado de su estudio), los razonamientos que aducimos son pertinentes y apropiados á todas las desviaciones del río por esta parte, bien atravesando, ó bien á lo largo de la Vega de Triana, donde se proyecta su ejecución, puesto que su traza en esta zona no

der los muelles de Aznalfarache y defensa del puerto de Sevilla y barrio de Triana de las inundaciones del Guadalquivir.

tiene río Guadaira que desemboque y perturbe el régimen de la corriente del río dentro de la nueva corta, ni puentes giratorios que construir, ni grandes servidumbres que respetar, porque sin ellas no se puede atravesar la canal navegable, quita para siempre la violenta Punta del Verde, determinando un cauce más recto, y por consiguiente de mejores condiciones para su navegabilidad.

La solución que la Superioridad estimase aprobar por la Vega de Triana no abandonaría á su suerte el fondeadero, muelles y embarcaderos recientemente construídos en San Juan de Aznalfarache, que tendrá que indemnizar, ó por lo menos adquirir el Estado, y en su lugar la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, porque así lo prescribe la Ley, el día que por aterramientos se obstruya el canal para que los barcos puedan llegar y atracar á sus muelles, como sucederá cuando se ejecute tal cual está proyectada la Corta de Tablada.

En cambio, el trazado de corta por la vega no lesiona los grandes intereses creados por las compañías mineras que para su explotación han construído ferrocarriles y embarcaderos; al contrario, les facilita más calado y mejor navegabilidad en esta parte, á fin de que prevalezcan y prosperen, que así es como se fomenta la riqueza del país.

Ahora bien, la parte de traza de la solución que se adopte, desde San Juan de Aznalfarache hasta la carretera de Huelva, determina una longitud de más de dos kilómetros para emplazamientos de puertos y fondeaderos, con amplitud bastante, donde caben todos los adelantos, y quedan satisfechas todas las necesidades de los puertos modernos, y lo que es más, ejecutada una corta por el sitio que indicamos, se tendría que recrecer la explanación del emplazamiento de sus muelles y zonas de servicios á una altura que rebase la de las avenidas, y esto, en realidad, no es más que un dique que, partiendo aguas arriba del río y terminando en el comienzo de la canal de Las Pitas, salva en su mayor parte el que penetren las inundaciones en Triana y en el puerto de Sevilla, y, por consiguiente, de los daños que sufren los barcos y mercancías que de im-

proviso las avenidas las coge en el puerto, cuyos perjuícios, reconocidos por la Superioridad, motivaron una R. O. de 20 de Marzo de 1892, «en que se ordenaba á la Junta de Obras del Puerto el estudio de un proyecto especial de defensa, dirigido á evitarlo.» Estudio que, si se hubiera realizado, es decir, si la R. O. citada se hubiera cumplimentado, la resultante hubiera sido la desviación del Guadalquivir por la Vega de Triana, como forzosa consecuencia de que, al libertar al puerto de Sevilla, situado en la margen izquierda del río, frente á Triana, su acción obligaba á hacerlo también en la margen derecha que están de nivel, margen derecha que la constituyen la calle del Bétis, una de las más importantes de este pueblo y morada de la gente de mar. ¡Ahora colegimos por qué se ha dejado incumplida tan fundamental como conveniente R. O.! Porque entonces no habría motivo fundado para que ahora se proponga, sin demostrarlo, la necesidad de que se haga la Corta de Tablada.

Se nos dirá: Si la solución que ustedes indican por la Vega de Triana se adoptase, también tendría dos bocas. Es verdad: una en el origen de la corta, en cuyo punto se construiría un fuerte cerramiento á través del río, y al estar ejecutado quedaría la parte comprendida entre este punto hasta San Juan de Aznalfarache convertida en un hermoso estuario, dentro del cual está el puerto de Sevilla; y en la otra boca, ó sea en la desembocadura de este gran estuario, y en el punto más conveniente, podrá construirse un barco-puerta con sus respectivos acompañamientos, á la altura de la explanación del muelle, para poner á cubierto la entrada de las aguas cuando convenga en el citado estuario, que en este caso queda hecho una dársena, que es la que en realidad libra de contingencia á todo lo que en el puerto hubiera en tiempo de avenidas. Pero esto es cuestión técnica que decidirá lo más conveniente cuando se realizare el estudio general de este problema.

Aún hay más. En la Corta de Tablada, todo allí tiene que crearse; viviendas de operarios, almacenes, caminos, calles, oficinas de puertos, de Aduanas, de vigilancia, ade-

más de lo que exige el servicio de muelles; en fin, todo lo necesario para una instalación en un pueblo fundado á la moderna, en un sitio que dista del centro de la población más de cuatro kilómetros, para lo cual hay que invertir capitales de gran consideración.

En cambio, ejecutados los muelles en la Vega de Triana tendríamos dos pueblos, situados uno en cada orilla del río, en la de acá Triana, y en la de allá San Juan de Aznalfarache; el uno que lo une á Sevilla el puente de Isabel II; y el otro á cuatro kilómetros de esta población, en donde lo que hay puede ser desde luego utilizado que, á medida que aumentara la importancia y desenvolvimiento del tráfico por esta ría, la amplitud de las zonas laterales permitiría hacer de un modo lento ó rápido, según lo demandasen los intereses materiales de la provincia y su capital, todo aquello que fuese necesario para satisfacer las exigencias del presente y las bases del porvenir.

De este modo podríamos asimilarnos y compararnos con la transformación y mejora de la Barceloneta y Grao de Valencia, que así lo han hecho, sin perturbaciones ni fantásticas creaciones, que, de realizarse, son casi siempre el beneficio de unos pocos y el perjuício de los más.

Resulta de los razonamientos que preceden demostrado de un modo evidente que la corta del río por la dehesa de Tablada, en el estado actual en que se encuentra el puerto de Sevilla y ría del Guadalquivir, no es de utilidad ni conveniente que se ejecute bajo todos los puntos de vista considerados, y que son de absoluta necesidad tenerlos en cuenta y previamente resolverlos antes de la aprobación del proyecto de sus obras, que aun en síntesis justifica nuestro aserto las conclusiones siguientes:

Conclusiones. Primera: No se compara la utilidad y conveniencia de la corta de Tablada con otras soluciones. En el proyecto se presenta sola, sin que se propongan otras (al principal objeto de mejoras en la parte alta de la ría) para deducir que la propuesta, bajo todos conceptos considerada de navegabilidad del río y servicio del puerto, fuera la que entre todas, la de Tablada la que reunía las mejores condiciones

posibles del problema, para recabar de la Superioridad la aprobación de sus obras. Pero como no es así, como ya tenemos demostrado, no lleva en sí la conveniencia de su ejecución.

Segunda: Consideramos de preferente atención el que se mejore y perfeccione lo más pronto posible el cauce de la ría del Guadalquivir, que el autor del proyecto que nos ocupa confiesa que existen todavía en la canal navegable, aguas abajo de Sevilla, puntos de ella «con treinta metros» de amplitud; por esto pide la opinión que se mejore sin demora y se ponga en buenas condiciones de navegabilidad la ría del Guadalquivir, anteponiéndose á todo y sobre todo, porque el río *es la fuente principal de la prosperidad y progreso de esta región,* que demanda su mejoramiento, sin el cual vendría la anemia del tráfico y la ruína de Sevilla y su provincia.

Tercera: En la designación de la traza de la corta que nos ocupa, nada se dice respecto de la región superior del río, á partir del Puente de Isabel II, y esto lo consideramos grave omisión, puesto que, siendo la Corta de Tablada parte del conjunto de obras para mejorar la navegabilidad del Guadalquivir, y siendo tan importante que esté todo relacionado entre sí, al prescindir de la influencia que siempre ejerce en el régimen de la ría la región fluvial en la marítima, tanto más dada la configuración y el estado en que hoy se halla el cauce de esta alta región, se prescinda de la influencia que forzosamente han de ejercer sus aguas en la parte sucesiva, que aquí son el puerto y la Corta de Tablada, declarando que en la fijación de esta corta no se ha tenido en cuenta los efectos de la marea que disminuye de altura cuando al internarse encuentra cambios bruscos de dirección, ó dimensiones, ú otros obstáculos; y como esto se verifica en esta parte superior, deducimos que tampoco respecto á este punto se ve la conveniencia de la construcción de esta obra.

Cuarta: El emplazamiento de esta corta divide en dos la dehesa de Tablada, produciendo á su derecha una nueva isla, como de unas mil hectáreas de superficie, en la

que es preciso respetar su servidumbre, suprimiendo é indemnizando á aquellas que sean posible, y á las de paso obligado construir grandes obras, bien sean puentes giratorios ú otras, pero todas de gran importancia, que la totalidad de sus valoraciones tiene forzosamente que influir en la determinación que se adopte. También se observa esta omisión, que es uno de tantos factores que hay que tener presente para una acertada y conveniente solución.

Quinta: Si se aceptase la ejecución de la Corta de Tablada tal como se nos presenta, en su margen izquierda desemboca normalmente á su dirección, el río Guadaira, de extensa y larga cuenca con avenida de gran consideración, y, por consiguiente, de grandes trastornos que provendrán del choque violento de su corriente al penetrar y encontrarse con la del nuevo cauce, determinando aterramientos y socavaciones dentro del canal navegable, produciendo la situación de este río, desembocando casi á la mitad de la longitud de la corta, un constante motivo de perturbaciones en su navegabilidad, que, á pesar de su gran importancia, nada se dice en el proyecto que se nos presenta, del modo que se ha de subsanar este peligroso inconveniente, no indicándose siquiera en lo que se pudieran estimar los gastos á que pudiera ascender si la necesidad impusiera su desviación, que también hay que tener muy en cuenta antes de que se aprobase la ejecución de esta obra.

Sexta: La Corta de Tablada, como antes hemos indicado, deja á su derecha un trozo de río como de unos ocho kilómetros, que empieza en la vuelta de los Remedios, frente á Sevilla, pasa por delante de los pueblos de Aznalfarache y Gelves y va á unirse en la desembocadura del nuevo cauce en la Punta del Verde, dejándolo, á pesar de su importancia, tal como hoy está, sin que nada se diga, ni nada se proponga de lo que debe hacerse en él como más conveniente, si cerramientos de aguas abajo, para que toda la marea creciente éntre por la nueva canal, para producir la mayor altura en la escala de marea, ó si lo han de ser en la Punta de los Remedios para que la vaciante obre sus efectos en la

nueva canal por el aumento de velocidad. La omisión cometida respecto á este punto, tan pertinente en esta clase de trabajos hidráulicos, nos induce á creer que tampoco bajo este punto de vista está demostrada la conveniencia de estas obras.

Septima: En el trozo de río, el mismo á que se refiere la conclusión anterior, es decir, desde la vuelta de los Remedios á la Punta del Verde, existe un tramo recto de río, como de unos cuatro kilómetros de longitud, donde hay establecidos, frente á San Juan de Aznalfarache, dos grandes muelles, hace poco tiempo construídos con arreglo á los adelantos modernos, muelles de carga y descarga de minerales y de productos de la zona metalúrgica de Cala, Castillo de las Guardas y Aznalcóllar, servidos por una red de ferrocarriles de ciento cuarenta kilómetros, también de reciente construcción, que tienen como cabeza de línea los muelles referidos, que, á pesar de su ostensible y justificada importancia, nada se dice de ellos, haciéndose caso omiso, como si no existieran, siendo así que en aquella fecha, cuando se redactó y firmó el proyecto que nos ocupa, estaba al terminar su construcción. Este venero de riqueza, ya del presente, mucho más al desarrollarse en el porvenir, no se ha tenido en cuenta para nada, por más que es un factor importantísimo, que debió pesar lo bastante para influir en la determinación del sitio de la nueva corta, puesto que, al ejecutarse la proyectada por la Dehesa de Tablada, se invalidará, por los aterramientos sucesivos (á no ser que se sostengan los calados por fuertes dragados), la parte de río en que lo hacen hoy, y vendrán los grandes perjuícios que las Compañías interesadas en el asunto de minas, ferrocarriles y muelles de Aznalfarache, á reclamar con perfecto derecho el daño sufrido. Lo que nos manifiesta, con respecto á este punto, tampoco es conveniente la Corta de Tablada.

Octava: La R. O. de 20 de Marzo de 1892, en que se ordenaba la Junta de Obras del Puerto de Sevilla el estudio de un proyecto especial de defensa dirigido á evitar los perjuícios que sufre el puerto por las avenidas no se

ha cumplimentado; de haberse hecho como demandan los daños ocasionados por las avenidas que ya quedaron señalados anteriormente, traería como consecuencia ineludible la corta del río á la altura de Sevilla como más conveniente y necesaria, porque resuelve el problema por completo, sin lesionar intereses creados al amparo de la Ley, siendo á la vez la que más se aproxima á la dirección recta del río, y, por consiguiente, la que puede producir la mejor navegabilidad de la ría, es la de la Vega de Triana, que además de defender al puerto de Sevilla de las corrientes de avenidas, resolviendo de un modo satisfactorio la evitación de los daños que los producen, traería consigo el inmenso beneficio de salvar al barrio de Triana del inminente peligro de que una avenida extraordinaria lo destruya, llenando así dos objetos la corta por el sitio indicado, no solo defender y fomentar los intereses materiales, sino también la de defender la vida de los habitantes de este populoso barrio.

Por lo expuesto, esperamos de la notoria rectitud de la Superioridad, atienda los justificados motivos de esta impugnación, y no autorizará la ejecución de las obras de la Corta de Tablada hasta tanto se cumplimente la Real Orden de 20 de Marzo de 1892, antes citada, y quede demostrado de una manera evidente, cuál, entre las que puedan proponerse, sea la de mayor utilidad, conveniencia y necesidad, que obligue á ser ejecutada bajo todos los puntos de vista considerada.—Sevilla 31 de Enero de 1907.

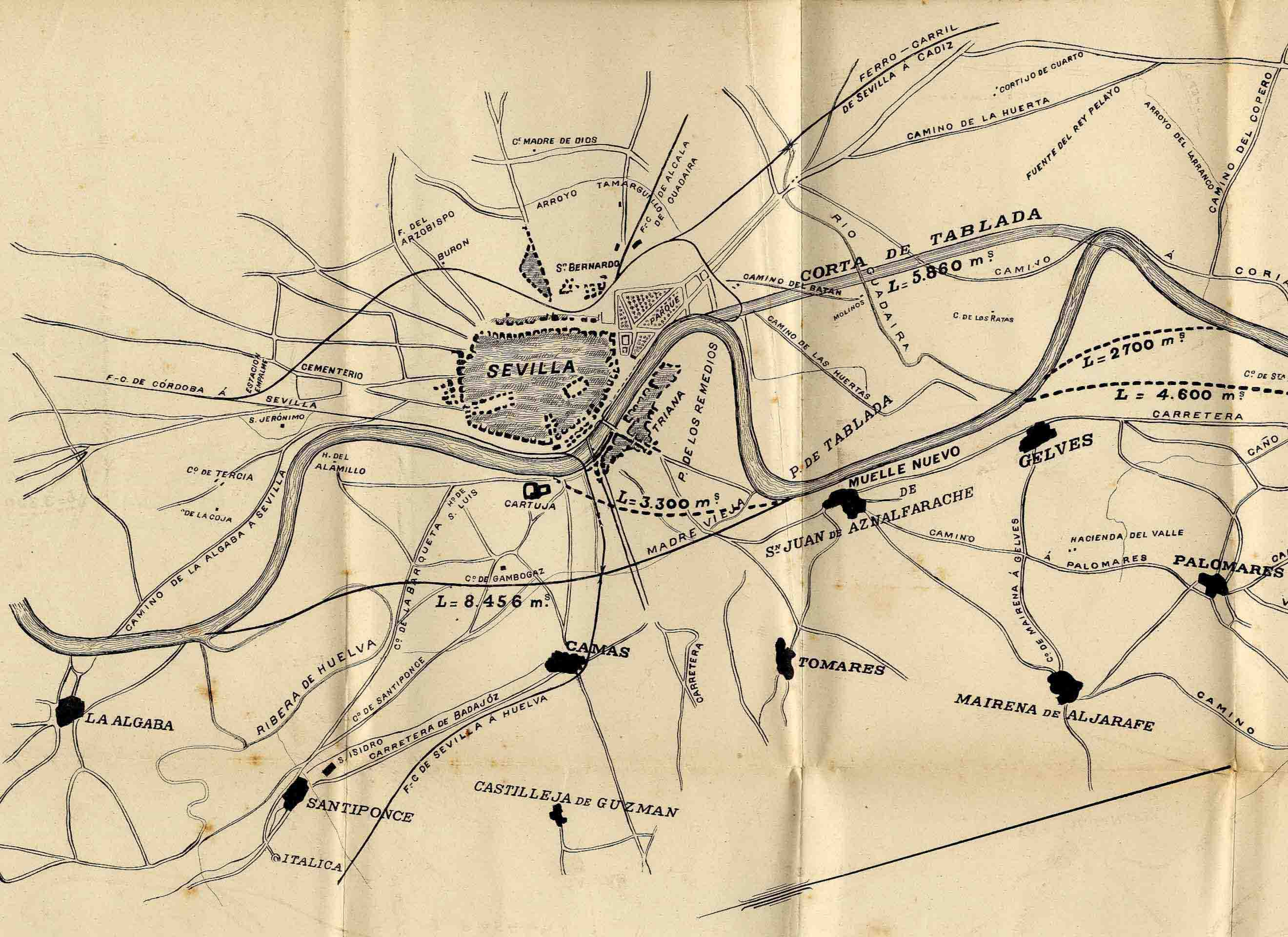
Suscriben este escrito los siguientes firmantes:

Joaquín Rioja.—Jacinto Sánchez.—Francisco Velasco.—Sánchez y C.ª—García, Gutiérrez y Ruíz.—Martín y Moreno.—Dionisio García.—Cárdenas y Fernández.—Quiterio Tobía.—León, Pérez y Sobrino.—Coro y C.ª—Pedro Velasco y C.ª—Siles y Blanco.—Rodríguez y Ramos.—Saenz Hnos.—García y Lamartín.—Pinillos y C.ª—Fernández y Madrazo.—Isacio Contreras y Compañía.—Vicente Saenz.—Serrano y Miralles.—J. Herrera y Vila.—Juan G.ª Izquierdo.—Pablo Saenz de la Maza.—Fernández y C.ª—Rafael Bonilla.—Juan Coll.—Hijo de Antonio Suárez.—Víctor Lozano.—Domingo de Caso.—Andrés C. Liñero.—Manuel

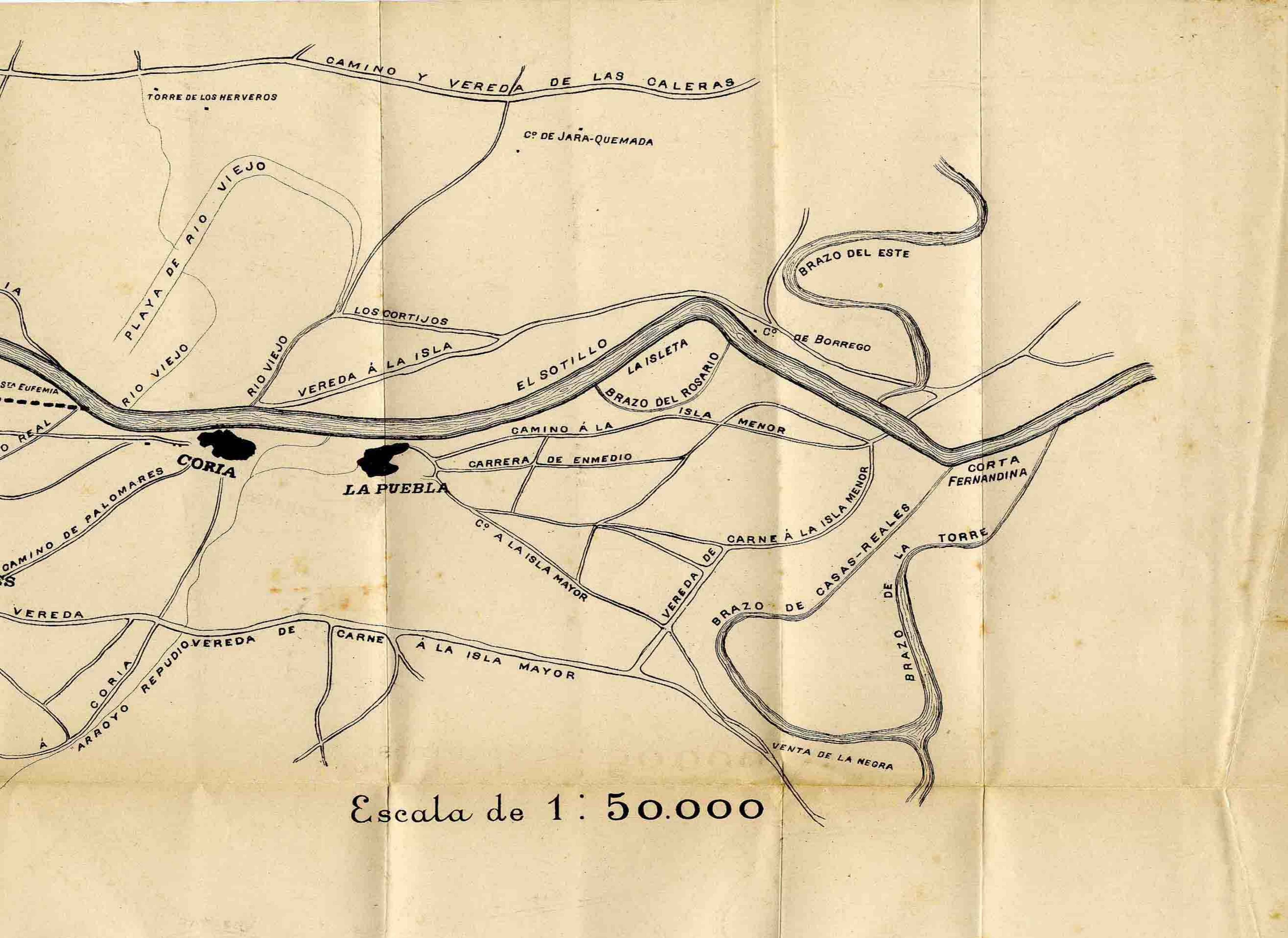
Bernabeu y C.ª—Ramos y Vilches.—Víctor Obaya.—Medina Hermanos.—Celestino Muñoz.—Isaías Sáinz.—Baras Hermanos. José Hermida.—Manuel Rarrera.—José Marín.—Marín y Martín.—Miguel Pérez.—José Valiente.—Manuel Barrera.—Jerónimo Blanco.—M. del Llano.—Pedro González.—Mínguez y Rubio.—Severino González y Fernández.—Viuda de Sánchez y Sobrino.—Bernabé Tresgallo.—Diego Fernández y H.º—Gabriel G. Rivero.—Martín Alvarez.—Apolinar Abascal y C.ª—Hortal, García y C.ª—Crois y Montes.—Muñoz y Rodríguez.—García y Avila.—Alfonso Nieto.—Juan Casillas.—Pedro Ordóñez.—Sebastián Gallego.—Faustino Valdés.—Florencio Fernández.—Andrés Gutiérrez.—Lorenzo Gutiérrez.—Felipe Vélez.—Mariano Arenas.—Gregorio Rodríguez.—Rafael Ferré.—Mariano de la Peña.—Maximino Alonso.—Julián Bachiller.—Miguel Martínez.—Francisco López Durán.—Sebastián González.—Maximiano Domínguez.—Saturnino Ruíz Sainz.—Mateo Rodríguez.—José Martínez Ruíz.—Jenaro Gómez.—Antonio de la Fuente.—Celedonio de la Guerra.—Fidel Valdecantos.—Pablo Sainz de la Maza.—Guillermo Cuesta.—Gabino López.—Antonio Madrazo.—Antonio Revuelta.—Cirilo Sánchez.—Juan Manuel Ruíz de la Cueva.—M. de la Oliva.—Federico Gutiérrez Quijano.—Adolfo Balbontín.—Félix Balparda.—Peinado y C.ª—Ricardo Barea.—Narbona y Marrodan.—Enrique Pérez.—Carlos Pariente.—Faustino Díaz Noriega.—Valeriano Navarro.—Manuel Rodríguez.—Pedro Salvador.—José Dorado.—Antonio Dorado.—Antonio Japón.—Ildefonso Peralta.—Manuel Cámpora.—José Carrera.—José Gutiérrez Cordón.—Juan Marco.—Francisco Ordóñez.—Joaquín del Valle.—A. Cortés y C.ª—José López.—Francisco Bernal.—Manuel Santizo.—Carlos Blond.—Francisco Aparicio.—Viuda de Vicente Aceña.—Calixto Paz.—Juan Revilla.—Miguel Izquierdo.—Gabriel Delcos.—Emilio B. de Molina.—Francisco Roldán.—José Cortés.—Francisco Casado.—Pedro Sanz.—Joaquín Ramírez.—Pedro Lázaro Sánchez é Hijo.—Hijo de Antonio Suárez.—Zacarías P. Gutiérrez. José Segura Cortiella.—Luís Pérez Nieto.—José Castro.—Pucyo y C.ª—Hijos de Leocadio Morales.—Aceña y C.ª—Rafael Cuadrado.—Manuel García Montalván.—Enrique Morán.—Antonio Ochoa.—José Galán.—Antonio Gómez.—Domingo Fernández Vélez.—Eloisa Díaz.—Manuel Antillano.—José Herrera.—José J. de Orta.—Joaquín Maestro Amado.—Francisco Vega.—Francisco R. de Bustillo.—José Manuel Gómez.—Juan J. de Orta.—Ramón Marco.—José de la

Aceña.—E. Rodríguez.—Isidoro Roldán.—Antonio Roche.—José Fernández.—Francisco Ruíz.—Jesús Castro.—Luis Mó.—José Gelo.— Rafael Díaz Noriega.— Antonio Jiménez.— Fernando Asián.

(Copiado literalmente).



FERRO-CARRIL DE SEVILLA Á CADIZ
CORTIJO DE CUARTO
CAMINO DE LA HUERTA
FUENTE DEL REY PELAYO
ARROYO DEL LARRANCO
CAMINO DEL COPERO
Co MADRE DE DIOS
ARROYO TAMARGUILLO
F-C DE ALCALA DE GUADAIRA
F. DEL ARZOBISPO
BURON
Sn BERNARDO
RIO GUADAIRA
CORTA DE TABLADA
L= 5.860 ms
CAMINO DEL BATAN
CAMINO
Á CORIA
MOLINOS
C. DE LOS RATAS
PARQUE
CAMINO DE LAS HUERTAS
L= 2700 ms
Co DE STA
L= 4.600 ms
SEVILLA
ESTACION EMPALME
CEMENTERIO
F-C. DE CÓRDOBA Á SEVILLA
S. JERÓNIMO
TRIANA
P. DE LOS REMEDIOS
P. DE TABLADA
CARRETERA
CAÑO
GELVES
MUELLE NUEVO
H. DEL ALAMILLO
Co DE TERCIA
DE LA COJA
CARTUJA
L= 3.300 ms
MADRE VIEJA
DE AZNALFARACHE
Sn JUAN
CAMINO Á PALOMARES
HACIENDA DEL VALLE
PALOMARES
CAMINO DE LA ALGABA Á SEVILLA
Hd DE S. LUIS
Co DE LA BARQUETA
Co DE GAMBOGAZ
L= 8.456 ms
Co DE MAIRENA Á GELVES
CAMAS
TOMARES
CARRETERA
RIBERA DE HUELVA
Co DE SANTIPONCE
CARRETERA DE BADAJÓZ
F-C DE SEVILLA Á HUELVA
S. ISIDRO
LA ALGABA
MAIRENA DE ALJARAFE
CAMINO
SANTIPONCE
CASTILLEJA DE GUZMAN
ITALICA



CAMINO Y VEREDA DE LAS CALERAS
TORRE DE LOS HERVEROS
Cº DE JARA-QUEMADA
PLAYA DE RIO VIEJO
RIO VIEJO
LOS CORTIJOS
VEREDA Á LA ISLA
EL SOTILLO
LA ISLETA
BRAZO DEL ROSARIO
BRAZO DEL ESTE
Cº DE BORREGO
STA EUFEMIA
CORIA
LA PUEBLA
CAMINO Á LA ISLA MENOR
CARRERA DE ENMEDIO
CORTA FERNANDINA
CAMINO DE PALOMARES
Cº A LA ISLA MAYOR
VEREDA DE CARNE Á LA ISLA MENOR
BRAZO DE CASAS-REALES
BRAZO DE LA TORRE
VEREDA
ARROYO REPUDIO
VEREDA DE CARNE Á LA ISLA MAYOR
CORIA
VENTA DE LA NEGRA
Escala de 1: 50.000

Obras Públicas. Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla.

DIRECCIÓN FACULTATIVA

INFORME

sobre las reclamaciones presentadas en la información abierta sobre el proyecto de las obras de apertura de la Corta de Tablada.



INFORME

sobre las reclamaciones presentadas en la información abierta sobre el proyecto de las obras de apertura de la Corta de Tablada.

Por orden de la Dirección general de Obras públicas de 24 de Diciembre último se abrió información pública sobre el proyecto de la Corta de Tablada y sobre el proyecto de empréstito para realizarla, como resolución á lo solicitado por diversos comerciantes é industriales de Sevilla.

Se previno en esta orden que se recibiesen «cuantas observaciones se relacionen con dicho expediente y que no se refieran al proyecto técnico de las obras, ya aprobado.»

Reclamación presentada por la representación de los herederos de Quijano.

Concedida una prórroga de diez días, después de transcurrido el período de un mes, primeramente señalado, se han presentado dos reclamaciones que se van á informar en cumplimiento de lo ordenado por la Dirección general en 5 de Marzo actual.

Una de ellas suscrita por el Sr. D. Juan Delgado y Arango, á nombre de los albaceas y herederos del señor don Alejandro Quijano y González, en la que, prescindiendo de toda consideración técnica, y ciñéndose á lo prevenido en la orden en que se abre la información, manifiesta que, en la tramitación del expediente de las obras de apertura de la Corta de Tablada, no se ha cumplido lo prevenido en los artículos 9 y 10 del Reglamento para la ejecución de la

Ley de Obras públicas, apoyándose en la consideración de que se trata de una obra no comprendida en los planes del Estado.

Esta apreciación, único fundamento de su alegato, no puede ser más equivocada desde el momento en que las obras de apertura de la Corta de Tablada son parte de las comprendidas en el conjunto de las de mejora del Puerto de Sevilla, que se encuentran incluídas en el plan del Estado de las obras de los Puertos en general.

Reclamación suscripta por varios comerciantes é industriales de Sevilla.

La otra reclamación, firmada por varios industriales y comerciantes, no ha debido en modo alguno ser admitida en la información, por contener exclusivamente consideraciones de carácter técnico contra el proyecto de la Corta de Tablada, lo mismo cuando en la primera parte del escrito, con desparpajo y soltura que rayan en el descaro, se analiza arteramente y con trapacería la Memoria del proyecto, que, cuando en la segunda parte, intentando poner de relieve ignorancia supina en el autor del proyecto, se hacen alardes de doctrina técnica, llena de despropósitos, sobre régimen de las rías y de las mareas y sobre navegación, que cuando en las conclusiones, basándose en estas disparatadas teorías, se proponen soluciones comparativas de mejora del puerto de Sevilla, sin pensar que las que presentan fueron oportunamente desechadas por los centros directivos y consultivos, cuando de ellas tuvieron conocimiento.

Al tratar de hacerse cargo de esta reclamación, una primera lectura de su texto, impone con exigencia irresistible dos mandatos categóricos.

El primero para admirar el valor que supone firmar y presentar un escrito como el que se informa, dedicado á analizar y juzgar técnicamente, y en forma ligera hasta la insolencia, un proyecto aprobado, sobre el cual el respetable Consejo de Obras públicas ha emitido varias veces dictamen, una de ellas en pleno.

Para tener valor semejante no basta el atrevimiento sin límites de la ignorancia, es indispensable algo más: es preciso que la pasión, que los odios de campanario, siempre

irreductibles, influyan con predominio absoluto en los firmantes é inspiradores, que á éstos hay que dirigirse también por ser los verdaderamente responsables, hasta llevarlos á rebasar todo límite de buen sentido y de cortesía, haciéndoles prescindir de todo respeto, incluyendo el suyo propio, que es, de todas suertes, el que al fin queda en peor lugar.

Es el segundo mandato que imperativamente se impone al ánimo del autor de este informe, y de todos los proyectos de las obras de apertura de la Corta de Tablada, manifestar aquí, y de una vez para todas, el profundísimo desprecio que personalmente le merecen las alusiones é insidias calumniosas é inverosímiles que repetidas veces y más ó menos veladamente se hacen en el texto de la reclamación, al exponer las razones que, según los firmantes, ha podido tener á la vista para proyectar y proponer, en cumplimiento de su deber, la ejecución de las obras de apertura de la Corta de Tablada.

Si estos ú otros propietarios de terrenos van á realizar ganancias con la ejecución de estas obras, cosa es que el autor del proyecto no ha tenido por qué considerar, y cosa es que, honradamente procediendo, no ha tenido en cuenta.

Hay más. Sólo á grandes ignorantes y á hombres ligeros en el pensar, que viven en el bajo medio de la pasión, les puede caber en la cabeza que obras tan importantes como las de apertura de la Corta de Tablada, prevalezcan, como prevalecen, ante la sana opinión pública y ante el examen de los centros superiores, consultivos y directivos, abonadas principalmente por razones de tanta inmoralidad, de tan grande incongruencia y de tan poco peso.

Estudio de la primera parte de la impugnación.

Hechas las protestas que anteceden, realicemos, cumpliendo penoso deber, el difícil trabajo de analizar el mal intencionado fárrago de disparates técnicos y de ideas incoherentes que se contienen en el escrito presentado.

Se empezará por hacer notar que su autor ha hecho un estudio deficiente de la cuestión, habiendo leído con ligereza la primera parte de la Memoria del proyecto y algu-

nas páginas de la segunda, sin pasar sus ojos siquiera por todo el resto de este documento.

Los conceptos que ha recogido no han sido tampoco digeridos, ni entendidos, como era natural sucediera á un profano en la materia.

De esta suerte, el redactor de la impugnación, ni tiene idea remota del conjunto y totalidad de las obras que en el proyecto se proponen para mejorar la desembocadura, la ría y el puerto de Sevilla, ni menos ha podido pesar el alcance de los razonamientos hechos para su justificación, ni tampoco se ha percatado del engrane y relación lógica que existe entre los conceptos y consideraciones que se hacen sobre algunos extremos, las más de las veces importantes y capitales.

La primera parte del escrito en que se presenta la reclamación se dedica á señalar deficiencias, contradicciones y graves defectos, que dicen existen en la Memoria del proyecto de mejora general de la navegación y puerto de Sevilla, del que emanó el estudio de la Corta de Tablada.

Estas apreciaciones, por cuanto atañen á la persona autor del proyecto de la Corta de Tablada, no serían ciertamente analizadas; pero como de ellas se trata de deducir también argumentos en contra de las obras propuestas, hay que tomarlas en consideración, siquiera sea prescindiendo de alguna de ellas y tratándolas todas con brevedad.

Á modo de ingreso empieza el autor de la impugnación por manifestar grandísima extrañeza porque no se compara en la Memoria la solución de apertura de la Corta de Tablada con otras soluciones emplazadas en la parte alta del río y en las inmediaciones del puerto de Sevilla.

Fundándose en este hecho, para él incomprensible, critica al autor de la Memoria alegando, entre otras razones, la vulgarísima de que por lo visto ignoraba el Ingeniero criticado que es de conveniencia y costumbre, y casi de rigor, estudiar en estos casos soluciones de carácter comparativo.

Sin embargo, la carencia de estas soluciones de comparación debía habérsela explicado fácilmente el impugnador de la Memoria, si no hubiera empezado por confundir dos problemas esencialmente distintos: el de la mejora de la navegación del Puerto de Sevilla, que no tiene por qué ocuparse de la transformación de los tramos altos de la ría situados aguas arriba del puerto, y el problema de la defensa de la Ciudad contra las inundaciones del Guadalquivir, ó sea del desagüe de la Vega de Triana en las avenidas, que fué considerado antes de la fecha del proyecto por otros centros técnicos y con la debida separación del problema de mejora del puerto.

Si, además, hubieran sabido los autores de la impugnación que las soluciones posibles de mejora del puerto y de defensa contra las inundaciones, que no pueden ser distintas de las que ellos mismos presentan en la conclusión, fueron juzgadas y definitivamente desechadas por los centros directivos y consultivos, cuando oficialmente fueron estudiadas, comprenderían perfectamente por qué no han sido consideradas en la Memoria que critican, desapareciendo su inocente extrañeza.

Pero hay más. Debía haberles bastado y sobrado la consideración del hecho de que el respetable Consejo de Obras públicas no hubiera pedido, ni aludido siquiera, á estos estudios comparativos para adquirir el convencimiento de que holgaba su realización, por ser absolutamente innecesarios.

Y cuenta que al Consejo de Obras públicas no le pasó desapercibida la relación que pudiera haber entre alguna de las obras del conjunto de las de mejora de la ría y las de defensa contra las avenidas del Guadalquivir, desde el momento en que, terminantemente, manifiesta en sus informes que las obras de la Corta de Tablada deben considerarse como de defensa de Sevilla, y desde el instante en que ordena á la Junta de Obras que en lo sucesivo se ocupe ella, y no ningún otro centro técnico, de proyectar y ejecutar las obras que deben completar el desagüe de la Vega de Triana; encargo que se hace á esta Corporación, no porque sea uno

sólo el problema de desagüe de Triana y de mejora de la navegación del Guadalquivir, sino por razón de que la Junta cuenta con mayores elementos para estudiar, y, sobre todo, para construir las obras de desagüe, que no pueden menos de ser del mismo género que las que debe ejecutar para la mejora de la ría, pudiendo, por tanto, aplicar á su construcción todos los importantes elementos de material que posee ya y que ha de aumentar en lo sucesivo.

Como caso de indigestión aguda de lo leído, y como caso demostrativo de falta de órgano que desempeñe la necesaria función de razonar sobre los principios técnicos que influyen en las obras, se pueden presentar las consideraciones que se hacen sobre lo expuesto en la Memoria del proyecto oficial acerca del Real Decreto de 29 de Abril de 1881, refrendado por el Ecmo. Sr. D. José Luís Albareda.

Se atribuyó en la Memoria del proyecto importancia á este decreto porque concedió para las Obras del Puerto de Sevilla 500.000 pesetas anuales de subvención permanente, no porque ordenara la ejecución de las obras de aguas arriba del puente de Isabel II, proyectadas por D. Canuto Corroza; y buena prueba de que la necesaria ejecución de estas obras, terminadas en Agosto de 1885, no ha producido grandes resultados, es lo poco que han influído en el estado de los fondos del Puerto de Sevilla ni en la transmisión de la marea.

Esta consideración y este hecho sirven también para demostrar á las personas ajenas al tecnicismo de la cuestión que se debate hasta qué punto es innecesario prolongar más agua arriba del sitio en que se encuentra, como pretenden los impugnadores, el encauzamiento y regularización de la ría.

Se acusa en la reclamación al autor del proyecto de no haber cumplido los propósitos y programas que se proponía, como dice en la Memoria.

Se funda la acusación en que (dicen los firmantes) «no vemos por todas partes, para mejorar el estado actual del río, más que la Corta de Tablada, haciéndose caso

omiso de solucionar como es debido (puesto que pertenecen todas á un armónico conjunto) y de presentar á la vez el modo y forma de quitar los violentos tornos de la Punta del Verde, la Isleta y Punta de los Olivillos, que tan necesarios son sus modificaciones en bien de la expedita navegabilidad del río.»

La consideración que antecede representa también otro caso, aun más agudo, de indigestión, porque ya en él no se trata de nada técnico, se trata de no haber entendido un razonamiento de carácter ordinario, sin duda por haber sido leído con gran ligereza.

El programa de que se habla por el autor de la Memoria, en la parte de ésta que dedicó á hacer historia de la marcha de las obras ejecutadas en la ría, fué el que el autor del proyecto se propuso realizar en el año 1896, cuando se encargó de la Dirección facultativa de las Obras del Puerto, y no es, en modo alguno, el que se propone tener á la vista en el desarrollo del plan de las obras del proyecto general de mejora.

Los hechos que se presentan, siguiendo la historia de las obras ejecutadas, demuestran plenamente que aquel programa, que terminaba con la redacción del proyecto general de mejora, se realizó por completo y en todas sus partes, dando fin á su cumplimiento con el proyecto que tenía delante de sus ojos el autor de la impugnación.

Y claro es, este programa y estos propósitos no tenían nada que ver con el programa de las obras propuestas en el proyecto, y, por consiguiente, no podía existir la contradicción que se pretende señalar en la impugnación.

Por otro lado, no se explica satisfactoriamente, si no es teniendo presente la extremada ligereza con que se ha leído la Memoria, que se diga que no se han tenido en cuenta ni se han propuesto obras para mejorar los tornos violentos del Verde, la Isleta y los Olivillos, y también los de los Remedios y Tablada, cuando se dedican páginas y capítulos enteros á tratar de estos particulares; precisamente en estas páginas es donde el impugnador encuentra consideraciones que tampoco entiende, aunque las trae al

debate, sobre las dificultades del problema de mejorar estas puntas y sobre los pocos resultados obtenidos en la fecha del proyecto con las obras á este efecto ejecutadas.

Precisamente también en estas páginas se estudia el remedio del mal, proponiendo la Corta de Tablada para hacer desaparecer, en provecho de la navegación, las vueltas del Verde, Tablada y los Remedios; y también se proponen las obras para los inconvenientes que presenta la punta de Hernando, y más tarde la de los Olivillos, si fuera necesario, aprovechando el material al efecto adquirido por la Junta.

Más adelante, al paso, y, como vulgarmente se dice, arrimando el ascua á su sardina, trata de sacar partido de la leal declaración que se hizo en el proyecto al reseñar los pequeños resultados obtenidos hasta 1902 en la mejora de las puntas, para consignar como cosa de gran importancia el estado grave en que dice hoy se encuentra la navegación del río.

Al hacer esta aseveración confunde en primer lugar la fecha de la Memoria 1902 con la fecha de la impugnación, 1907.

Además, el hecho de que las puntas sean difíciles de mejorar, más aún, el hecho de que en 1902 no se hubiesen mejorado sensiblemente, no significa que en la actualidad sea grave el estado de la navegación de la ría.

Por fortuna, los cinco años transcurridos desde 1902 á 1907 no han pasado en balde, y durante este tiempo, merced á las importantísimas obras ejecutadas, que en absoluto desconoce el autor de la impugnación, la ría está en muy buen estado de navegación.

Frecuentan el Puerto de Sevilla barcos con un calado efectivo de 21 piés ingleses; y sin una varada, que éstas hace mucho tiempo desaparecieron, se navegan barcos cargados hasta con 4.500 y 5.000 toneladas, siendo frecuentes los cargamentos entre 3.000 y 4.000 toneladas.

Las puntas del Verde, Tablada y los Remedios, no se han mejorado ciertamente; pero esto no quiere decir que estén en estado grave de navegación, sino que el remedio

único y posible de las tres lo ha de proporcionar la Corta de Tablada; pero, en cambio, la punta de Hernando se ha mejorado de tal suerte, merced al excelente material de dragado de que dispone la Junta, que, aunque no están las obras terminadas, el torno de este nombre ha perdido por completo el carácter de tal, y hoy los navegantes no paran mientes en su existencia.

La canal navegable se ha ensanchado por todas partes, y en todos los lugares tiene hoy una latitud mínima de setenta metros.

En el año 1902 se navegaba con barcos de 18 á 18 y medio piés, á pesar de la existencia del bajo de Tarfía, como hoy se navega, á pesar del mismo bajo, con 21 piés. Estos son hechos sobre los que no cabe controvertir, y que no envuelven la contradicción que pretende el autor de la impugnación, que trata de encontrarla porque se dijo en la Memoria que había habido en 1902 progreso en la navegación, á pesar de ser deficiente todavía, porque antes, en 1895 y 96, se navegaba con 16 ó 17 piés, varando todos los días.

Ya se ha dicho antes que el autor de la impugnación confunde el estado de la canal que tenía la ría en 1902 con el que tiene en la actualidad; y de esta cuestión de anchura de canal no nos ocuparíamos más si no fuera por la necesidad de hacer notar cómo á los impugnadores les lleva la pasión hasta el extremo de faltar á la verdad, falseando los textos que citan, al parecer más puntualizados.

Dicen los firmantes que en la página 126 de la Memoria del proyecto oficial se trata de la anchura máxima que se necesita para navegar por el Guadalquivir, lo cual no es cierto; se habla de la anchura que se debe dar á la Corta de Tablada; después, se dice que en la misma página se fija en cien metros la anchura mínima de las canales en el Guadalquivir, para que la navegación sea exenta de todo peligro; cuando no existe en toda la página la palabra cien, y cuando lo que se hace constar en ella es que una comisión, compuesta por el Segundo de Marina y prácticos del río, fijaron en 45 metros la anchura de canal estricta para navegar en el río; que los Ingenieros Ezcurdia y Gracián

estimaron que ésta debía ser de 64 metros para la Corta de los Jerónimos, y que la Corta de Tablada debe abrirse, por una serie de razones, con 80 metros de anchura.

Ahora bien: ¿qué contradicción existe entre fijar la anchura de la Corta en 80 metros, no en 100, con el concepto que se expresa para justificarla, como, de á mayor abundamiento, de que en 1902 en la ría la anchura de la canal estaba comprendida entre 30 y 80 metros, sin que por esto la navegación del Guadalquivir presentara más peligros que en cualquiera otra ría?

Estudio de la segunda parte del escrito de la impugnación.

Entrando en el estudio de la segunda parte de la impugnación, titulada «La Corta de Tablada considerada bajo el punto de vista de su utilidad y conveniencia», desde luego salta á la vista que es tan grande la obsesión del redactor, que influyendo sobre la construcción gramatical, le hace decir despropósito tan grande como el que se contiene en el principio del segundo párrafo, cuyo texto es como sigue: «Esta corta, *que solamente al indicarse* (según manifiestan los prácticos y los comandantes de los buques que con frecuencia recorren esta ría) se opone á los fundamentales principios que informan hoy la teoría de la navegabilidad de los ríos.»

Lo cual, en castellano, significa que sólo con mentar ó indicar la Corta de Tablada quedan desconocidos los principios que rigen la marea, según los prácticos y los comandantes de los buques que navegan la ría (que, dicho sea de paso, no tienen por qué entender una palabra de las obras para mejorar la navegación, ni tienen por qué conocer la hidráulica de la marea ni de las inundaciones); disparate enorme, cualquiera que sea la interpretación que se quiera dar al incoherente párrafo.

Otro gran inconveniente de la Corta, que constituye gran preocupación para el impugnador del proyecto, es, según él, la necesidad de que la Corta atraviese, recibiendo sus aguas, al río Guadaira.

Además, persistiendo en su angustiosa situación de no entender lo que lee, critica al autor del proyecto, porque, á su parecer, deja para después de construídas las obras el

estudio de la manera de evitar los inconvenientes del encuentro de las dos corrientes.

Y no es esto cierto, no podía serlo; pues el autor de la Memoria presenta la solución que debe tener el problema, que consiste en hacer al Guadaira una entrada tangencial para su ingreso en la Corta, con lo cual sobra y basta para que no tenga inconveniente alguno la confluencia.

Lo que se deja para lo sucesivo, por no ser importante, es si se debe rellenar el cauce antiguo del Guadaira de la orilla izquierda y el de la orilla derecha, entre otras razones por la de que, una vez hecha la desviación de la entrada del Guadaira, las aguas que han de discurrir por los cauces antiguos han de ir con tan poca velocidad que los irán rellenando y acreciendo.

Y presentando un razonamiento de carácter vulgar, para que sea comprendido por los impugnadores que no sean técnicos, se ha de hacer presente que el régimen de la bifurcación del Guadaira con la Corta, aun en la hipótesis de que no se desviara la entrada de esta corriente, sería igual al régimen de la actual confluencia del Guadaira con el Guadalquivir en el tramo de las Pitas, lo mismo en estiaje que en grandes y pequeñas avenidas; y este régimen actual de confluencia, créanlo los impugnadores, no tiene inconveniente alguno y pasa completamente desapercibido para las obras de encauzamiento y para la navegación.

No presenta, pues, nada de extraordinario ni de temeroso la cofluencia del Guadaira y de la Corta; si este problema hubiera necesitado mayor desenvolvimiento que el que se le da en la Memoria, lo diremos una vez más, lo hubieran echado de menos los muchos Ingenieros que han informado ya sobre la Corta, y, sobre todo, lo hubiera exigido el Consejo de Obras públicas.

Otro fantasma que trae á mal traer al redactor de la impugnación es la coexistencia de la Corta de Tablada con el cauce antiguo.

La marea en la bifurcación le hace perder por completo los papeles; no concibe que pueda pasar por los dos cauces á la vez en la cantidad que cada uno la necesite;

echa de menos, no solamente un partidor que realice esta función, sino un fuerte barreaje, cuya existencia *no concibe deje de aparecer en la Memoria;* no se percata cómo, dada la bifurcación, suba el nivel de la marea en el Puerto de Sevilla y aun más aguas arriba de él, infringiéndose, por consiguiente, el importantísimo principio que existe (habla el impugnador), «al decir de los que de la navegabilidad de los ríos se ocupan, que afirman que se aumentaría el calado para los buques, al *considerar que* en los ríos cuanto más se eleva el nivel de la marea creciente, tanto menos se deprime el nivel de la marea menguante.»

Principio que, según está expuesto, en lugar de importantísimo, es equivocadísimo, y que se ha enunciado al revés; pues el principio á que el autor de la impugnación se refiere es éste: «Cuanto más se elevan los niveles de las pleas, tanto más se deprimen los niveles de las bajas.»

Ley esta última exacta y comprobada en el Puerto de Sevilla, que debiera ser sabida por los prácticos maestros del redactor, si bien para los firmantes convendría fuese su redacción variada, diciendo: «Cuanto más sube la marea en los ríos, más se equivocan los que hablan de este fenómeno sin entenderlo.»

Hay que hacer saber á estos señores que, en las bifurcaciones que existen en muchos ríos navegables, hay modos de distribuir la marea en la proporción en que se necesita en cada brazo, y que las disposiciones que al efecto son necesarias se han tomado en el proyecto, exponiéndolas con todo detalle, aunque no hayan sido encontradas por los firmantes, cosa no extraña, en vista de que no conocen otro procedimiento que el del partidor y el del *barreaje de la Memoria.*

Cuanto antecede lo exponen los firmantes haciéndose cargo del régimen de estiaje, en el que predomina la influencia de la marea, que, en cuanto al régimen de inundaciones, dicen: «y mucho sea que por las *aberraciones* que puede sufrir el cauce en años de avenidas y extraordinarios desbordamientos del Guadalquivir, *que á causa de la im-*

petuosa corriente de sus aguas, cuyos detritus en suspensión, según asegura el autor de este proyecto, alcanzan al 4 por 100 de su volumen, se reproduzcan aterramientos y altos fondos en los dos cauces, que imposibiliten la navegación, al menos como está en el día de hoy.»

Lo que sería una verdadera *aberración* (porque las aberraciones las sufren ó padecen las personas y no los ríos) sería tratar de impugnar el párrafo antes inserto, pues valdría tanto como empeñarse en explicar en pocas horas un curso de hidráulica á alumnos tan mal preparados como demuestran estar los autores de la impugnación.

La bifurcación, lo mismo en régimen de mareas que en régimen de avenidas, previa la ejecución de las obras que se consignan en el proyecto, no tiene inconveniente alguno, desde cualquier punto de vista que se mire la cuestión.

Por tanto, no se deja para luego, como se dice en la reclamación, el resolver este problema, ni tampoco semejante omisión hubiera sido consentida por tantas y tan importantes personas inteligentes y de respeto que han examinado el proyecto y tienen el deber de impedirla.

Sobre la necesidad de conservar la navegación y servicios que hoy existen en el tramo de las Pitas, y la procedente de los pueblos de San Juan y de Gelves, se dijo en la Memoria cuanto había que decir: se manifestó que había intereses creados en los citados pueblos y que había que atender al servicio de los importantes yacimientos de minerales que se encontraban en la orilla derecha.

En el año de 1902 no se pudo decir otra cosa, porque, no solamente no estaba construído el ferrocarril de las minas de Cala y sus embarcaderos, sino que había negociaciones para que estas minas se sirvieran por la orilla izquierda del río. Hasta hace dos años no se ha hecho el embarque de una sola tonelada por uno de los muelles de Cala; el otro hace un mes que está en uso.

No tengan cuidado los firmantes; la navegación de los tramos antiguos del Verde, de las Pitas, de Tablada y de los Remedios, subsistirá, y aun se mejorará; y al efecto, buen golpe de obras de encauzamiento y de dragado se pro-

ponen en el proyecto, dibujándose en los planos y llevando su importe al presupuesto, siendo lástima grande que no haya sabido encontrarlas el impugnador.

Continúan los exponentes su escrito analizando las razones que se presentan en el proyecto para justificar la Corta de Tablada, y lo hacen como siempre, sin haberse aprendido la lección y sin haber leído la Memoria con mediano detenimiento.

Al traer sus razones, prescinden en absoluto, hasta el extremo de no mencionarlas, de todas las que se exponen en un capítulo entero de la Memoria, que tienen por objeto demostrar que la Corta de Tablada es una obra principal é indispensable para mejorar la navegación.

Después, confunden lastimosamente las consideraciones que se hacen en aquel documento con objeto de demostrar las malas condiciones del puerto actual para servir el tráfico del presente y para servir el tráfico del porvenir, con los motivos que existen para hacer las obras de la Corta.

Los defectos del puerto actual sólo sirven para demostrar la necesidad de su modificación y de su mejora; no tienen fuerza, ni pueden ser congruentes con la deducción de que la solución del problema de la mejora de la carga y descarga de mercancías y del puerto se encuentra en la apertura de la Corta de Tablada.

Se escribieron para este fin páginas y páginas de la Memoria oficial, en las que, estudiando diversas soluciones para la mejora del puerto en su actual emplazamiento y otras soluciones cambiando éste, se llega á la conclusión de que la mejora del puerto de Sevilla la proporciona también la Corta de Tablada, colocando el nuevo puerto en su primer tramo y en inmediata continuidad con el puerto actual.

Claro está, no hay que decirlo, al analizar las consideraciones que se hacen para discutir el cómo se ha de mejorar el nuevo puerto, se sigue en la reclamación el método mismo que hemos visto empleado para tratar otras materias. Tergiversaciones de concepto, mala aplicación de los

preceptos técnicos expuestos por el autor del proyecto, errores de hecho, apreciaciones disparatadas, hechas con palabras técnicas, y anuncios de pérdidas de fondos y de extraños movimientos de marea, previstos y garantidos por los *prácticos* famosos que han dado lecciones al redactor de la impugnación, desde luego poniendo á los *teóricos* como digan dueñas, y por supuesto sin entender una palabra de los asuntos que resuelven *ex-cátedra* en la mesa de un café, delante de un auditorio apasionado y predispuesto á encontrar mal lo que no sabe ni leer.

¡Y con estos elementos, y con semejantes consideraciones, y con tales doctrinas se impugna un proyecto que se ocupa de difíciles materias y que ha sido examinado y aprobado por las mal altas autoridades técnicas de la nación!

Por último, se concede en la impugnación que las obras de la Corta de Tablada favorecen de algún modo la defensa de la ciudad contra las inundaciones del Guadalquivir, si bien este modo es injusto é incompleto por dejar indefenso el barrio de Triana, por el cual se aboga con apóstrofes altisonantes y de mal gusto.

Se repetirá de nuevo que el autor del proyecto de mejora del puerto de Sevilla no consideró, porque no debió hacerlo, el problema de la defensa de la ciudad; y se añadirá, además, que sólo los autores de la impugnación, *eminentes hidráulicos*, son capaces de distinguir desde hoy en qué cantidad y cuánto la apertura de la Corta de Tablada defiende, respectivamente, á la ciudad y al barrio de Triana.

Del mismo modo únicamente ellos pueden indicar hasta qué grado las soluciones que proponen son preferibles á la Corta de Tablada para la defensa de Triana.

Por lo demás, ya se han ocupado los centros directivos eficazmente de la defensa de Triana y de la Ciudad á un tiempo, que no pueden separarse las dos defensas mientras se trate de hacerlas por medio de cortas emplazadas en la vega, y ya han ordenado que se estudie el modo de desaguar ésta durante las avenidas, y ya se han trazado los anteproyectos de las cortas que han de rebajar

el nivel de las avenidas, lo mismo y á la vez para Triana que para Sevilla.

Invocan los firmantes la existencia de una R. O. de 20 de Marzo de 1892, en la que se mandaba á la Junta de Obras del Puerto procediese á la redacción de un proyecto dirigido á evitar los perjuícios que las inundaciones acarrean al puerto, manifestando que no ha recibido el debido cumplimiento.

Y en efecto, la Junta no la ha cumplimentado, porque, por R. O. posterior de Junio de 1893, dictada á consecuencia de informe emitido en Marzo del mismo año 1893, por el Inspector D. Manuel Pardo, se encargó á la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia el estudio del proyecto de las obras de defensa de la Ciudad y del Puerto, quedando, por consiguiente, de hecho y de derecho anulada la R. O. citada en la reclamación.

Los proyectos presentados por la Jefatura, redactados, en virtud de la R. O. antes citada, por los Sres. Cárcer y Ochoa, se remitieron á la Superioridad juntamente con el proyecto redactado por el Inspector Sr. Sanz, habiendo sido desaprobadas las soluciones de los Sres. Cárcer y Ochoa, y habiéndose aprobado solamente algunas de las obras propuestas, contenidas en el proyecto del Sr. Sanz, que son las que actualmente están en ejecución.

Estudio de las soluciones propuestas en la impugnación.

Para terminar su alegato presentan los firmantes de la impugnación tres soluciones de mejora de la navegación del tramo de la ría que contiene el puerto, que consisten en otras tantas cortas que se emplazan en la margen derecha del Guadalquivir.

En todas ellas se tiende á conseguir lo que llaman un buen aprovechamiento de la marea, y vienen á ser como prolongación, en el sentido de aguas abajo y en el sentido de aguas arriba, del tramo recto de las Pitas.

Piden que comparativamente se estudien estas soluciones entre sí y con la Corta de Tablada.

Lástima es que no se pueda acceder á su pretensión, por haber sido desechadas por la Superioridad, como se ha repetido varias veces, las soluciones que aportan, por-

que si se estudiaran detenidamente se podría una vez más demostrar paladinamente cuán grande es la obsesión que padecen y hasta qué punto se equivocan en todas sus apreciaciones.

Prescindiendo de las cifras, que no tienen pies ni cabeza, en que valoran todas las soluciones, incluso la de la Corta de Tablada, que no es siquiera la que resulta del expediente que han examinado, y haciéndose cargo á la gruesa de sus propuestas, hay que decir: ¿No se ocurre á los autores de la impugnación que todos los inconvenientes que, según ellos, acarrea la bifurcación que produce la Corta de Tablada á la navegación del tramo de las Pitas y á los muelles de Cala en él emplazados, los trasladan, agravándolos, si se hicieran las cortas que proponen, al Puerto de Sevilla?

¿No ven que el famoso barreaje que desean establecer aguas arriba de Sevilla, en las bifurcaciones de sus cortas, sería perjudicialísimo al movimiento de la marea en este puerto, y además evitaría que por él corrieran las avenidas de todas clases que producen efectos de limpia en este tramo?

¿No se les alcanza que el régimen que dicen de estuario, que preconizan para el puerto de Sevilla, producido por el famosísimo barreaje y por el no menos famoso barco-puerta que desean colocar en su extremo de aguas abajo, sería el más apropiado para que perdiera fondos el tramo del puerto, cegándose rápidamente?

¿No saben que en el río Guadalquivir todo espacio cerrado, ó todo espacio abrigado que se proporcione á sus aguas, se llena de depósitos, de tal manera y con tal velocidad, que en esta propiedad precisamente se basan las obras que de inmemorial se hacen para regularizar sus márgenes?

¿No temen que el barreaje y el barco-puerta y el dique de que han de formar parte, sometidos á las presiones debidas á diferencias enormes de nivel que, en caso de avenidas, han de existir necesariamente, constituyan un peligro espantoso para el puerto y para toda Sevilla, si el dique, el barreaje ó el barco faltaran una vez?

que si se estudiaran detenidamente se podría una vez más demostrar paladinamente cuán grande es la obsesión que padecen y hasta qué punto se equivocan en todas sus apreciaciones.

Prescindiendo de las cifras, que no tienen pies ni cabeza, en que valoran todas las soluciones, incluso la de la Corta de Tablada, que no es siquiera la que resulta del expediente que han examinado, y haciéndose cargo á la gruesa de sus propuestas, hay que decir: ¿No se ocurre á los autores de la impugnación que todos los inconvenientes que, según ellos, acarrea la bifurcación que produce la Corta de Tablada á la navegación del tramo de las Pitas y á los muelles de Cala en él emplazados, los trasladan, agravándolos, si se hicieran las cortas que proponen, al Puerto de Sevilla?

¿No ven que el famoso barreaje que desean establecer aguas arriba de Sevilla, en las bifurcaciones de sus cortas, sería perjudicialísimo al movimiento de la marea en este puerto, y además evitaría que por él corrieran las avenidas de todas clases que producen efectos de limpia en este tramo?

¿No se les alcanza que el régimen que dicen de estuario, que preconizan para el puerto de Sevilla, producido por el famosísimo barreaje y por el no menos famoso barco-puerta que desean colocar en su extremo de aguas abajo, sería el más apropiado para que perdiera fondos el tramo del puerto, cegándose rápidamente?

¿No saben que en el río Guadalquivir todo espacio cerrado, ó todo espacio abrigado que se proporcione á sus aguas, se llena de depósitos, de tal manera y con tal velocidad, que en esta propiedad precisamente se basan las obras que de inmemorial se hacen para regularizar sus márgenes?

¿No temen que el barreaje y el barco-puerta y el dique de que han de formar parte, sometidos á las presiones debidas á diferencias enormes de nivel que, en caso de avenidas, han de existir necesariamente, constituyan un peligro espantoso para el puerto y para toda Sevilla, si el dique, el barreaje ó el barco faltaran una vez?

Entonces es cuando el río Guadalquivir, en avenidas, podría arrasar los muelles, el puerto y una buena parte de la población y el barrio de Triana, con la rápida é impetuosa entrada de las aguas contenidas por aquellas defensas.

Los firmantes que no aceptan la Corta de Tablada, entre otras razones, porque se necesitarán hacer costosas obras de fábrica (no hay que construir más que una) para restablecer las servidumbres que interrumpe, aseguran, como al paso, con una ligereza inaudita, que las cortas que proponen no necesitan la ejecución de obras importantes, cuando todas interrumpen ó modifican el paso de la carretera de primer orden de Alcalá de Guadaira á Huelva, del ferrocarril de Sevilla á la misma capital, los caminos de Camas, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Santiponce y otros, y además otra porción de caminos y servidumbres de uso particular.

También es digno de esculpirse en mármoles el favorable juício que les merece el emplazamiento que resulta con sus soluciones, en medio de la vega, entre Cartuja y San Juan, para el Puerto de Sevilla, que quieren hacer, dicen, de carácter moderno, que se encontraría á 1.500 metros del puerto actual y de la Ciudad, separado de los dos por el actual tramo de ría que contiene al puerto y su fondeadero, lo que exigiría seguramente un nuevo puente sobre el río, de difícil emplazamiento.

De esta suerte, el nuevo puerto sería distinto y diferente del actual, exigiría también la modificación del trazado del ferrocarril de M. Z. A. y de Andaluces, que á su vez tendrían que pasar por otro puente, y además habría que hacer una estación de primer orden del lado de Triana, independiente y separada de la existente hoy en Sevilla.

En una palabra, con el puerto emplazado en la vega de Triana no se reproduciría la situación de Valencia y el Grao, que, llena de inconvenientes, no debe ser imitada; sino que quedaría Sevilla en otra mucho peor, que sería la de tener dos puertos distintos, con dos estaciones separadas también, partiendo y dividiendo los tráficos terrestre y

marítimo, introduciendo en su desenvolvimiento gran perturbación, ocasionando gastos inútiles y absorbiendo grandes sumas para la instalación y establecimiento de un tal puerto.

En cambio, emplazando el puerto nuevo en la Corta de Tablada, no está ni más lejos ni más cerca del puerto actual, sino que lo continúa; y si la distancia entre el muelle que se ha de construir al principio de la Corta y Sevilla aumenta algo, este aumento no se puede remediar, ni tiene inconveniente alguno, pues, como pasa en todos los puertos de ría y de costa, cuando se aumenta la longitud de muelles se incrementa algo el recorrido de las mercancías hasta el centro de la población.

El único caso en que este inconveniente se pudiera evitar sería aquel en que la población estuviera en el centro del círculo que formaran los muelles.

A la ligera, dicen los firmantes, que las tierras que se sacaran de las cortas que se hicieran podrían formar diques que evitaran las inundaciones, y esta nueva consideración se deja al buen juício del lector, para que aprecie los conocimientos y el espíritu que tienen los firmantes cuando hablan de todos estos problemas.

Para explicarse satisfactoriamente las propuestas que hacen los firmantes y las consideraciones de todas clases que presentan para apoyarlas, hay que llegar hasta el extremo de pensar que los técnicos que las han inspirado y que han proporcionado argumentos para defenderlas, aspiran á crear, con perjuício para Sevilla, futuros é importantísimos puertos en San Juan, en Camas y en la Algaba.

No de otra suerte se puede comprender el empeño manifiesto que parecen tener en llevar la marea, las avenidas, todas las acciones que favorecen la navegación, con los muelles, con los establecimientos, con el tráfico y con las importantes obras de fábrica que las servidumbres necesitan, á las cortas de aguas arriba de Sevilla que solicitan, y en esto insiste mucho, sin saber lo que pide, *la cámara de prácticos* y navegantes que sirve, sin duda, de centro consultivo á los técnicos que han redactado la impugnación.

Aquiétense los señores firmantes, ya se harán cortas muy análogas á las que solicitan; los más jóvenes de entre ellos tendrán, sin duda, la satisfacción de verlas empezadas y concluídas; pero estas cortas no se construirán para ser navegadas; por ellas no pasará la marea, en ellas no se podrá poner ningún puerto ni embarcadero; en cuanto á navegación sólo influirán en limpiar y ahondar y mantener la canal que existe ó exista siempre en el tramo recto de las Pitas, tan amado de los firmantes.

Sucederá así, porque estas cortas se propondrán y se ejecutarán para mejorar notablemente, en unión de la Corta de Tablada, el desagüe de la Vega de Triana, rebajando el nivel de las inundaciones, disminuyendo el tiempo de duración de su máxima altura, favoreciendo de igual modo al barrio y á la Ciudad; y si los firmantes quieren, para darles gusto una vez, favoreciendo menos á ésta que á aquél, que de esta suerte saldrá del injusto abandono, del menosprecio infundado en que lo deja la Junta de Obras del Puerto con la apertura de la Corta de Tablada, según claman en la impugnación los que la autorizan.

La solera de estas cortas de desagüe de la Vega estará por encima de la pleamar, y estas cortas sí que pueden llevar partidores y compuertas para dirigir las aguas de las avenidas por donde más convenga en cada una, sea por ellas mismas, sea por los tramos que comprenden sus respectivos puntos de bifurcación y de confluencia.

Conclusión. Después de todo lo expuesto, no hay que decir que el Ingeniero que suscribe opina que deben desecharse en absoluto las pretensiones que se exponen en la impugnación presentada al proyecto de apertura de la Corta de Tablada; ó, mejor dicho, que la Superioridad debe mantener los acuerdos tomados sobre ella, según los que, por unos se aprueba el proyecto presentado para la ejecución de aquella obra, prolija y cuidadosamente estudiada por todos los centros técnicos, y por otros se desecharon de plano las soluciones que en concreto se proponen en la impugnación sean estudiadas comparativamente con la de la Corta de Tablada.

De esta suerte, y procediendo así, se dejará además de perder un tiempo precioso en la realización de tan importantes obras, ventaja muy digna de tenerse en cuenta, aunque así se contraríe el más principal quizá de los propósitos de los firmantes de la impugnación, que desean entorpecer su marcha impulsados por pasiones locales y personales, que ciertamente no pueden llegar á las alturas de la Superioridad.

Sevilla 22 de Marzo de 1907.

El Director facultativo,

L. Molini.

INFORME

DE LA

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación

DE SEVILLA

La Junta directiva de esta Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, evacuando el informe que la de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla se ha servido pedirle, por atento oficio de fecha 27 de Marzo último, acerca del escrito presentado en la información pública de que se hará mérito, por varios comerciantes é industriales de la plaza, impugnando el proyecto de obras de la Corta de Tablada, después de oir el parecer de la Comisión de su seno, que nombró al efecto, y de conformidad con el dictamen de la aludida Comisión, usando sus atribuciones reglamentarias, en nombre de la Corporación que representa, hace constar que ha estudiado detenidamente el asunto, teniendo en cuenta cuanto se aduce en el escrito de referencia, sin lograr convencerse de la utilidad ó conveniencia de las conclusiones que sientan, por no encontrar en dicho escrito razones de buena probanza ni argumentos suficientes que merezcan ser apreciados bajo el punto de vista mercantil, único aspecto de la cuestión que es de la competencia de esta Cámara.

Para mayor claridad del asunto, y como antecedente del mismo, entiende esta Junta que debe tenerse en cuenta

el hecho notorio de ser deficientes los muelles existentes en este puerto para el movimiento de mercancías que hay en la actualidad; el no menos notorio de que la navegación por el Guadalquivir, y especialmente por la barra de Sanlúcar de Barrameda, ofrece algunos inconvenientes, y que, tanto la deficiencia de los muelles como las dificultades que se oponen á que grandes buques lleguen á nuestro puerto, impiden el desarrollo del mismo, perjudican á nuestro comercio y quitan á la ciudad las ventajas de una navegación fácil para buques de gran calado, y de una serie de operaciones que aumentarían el tráfico y los negocios.

De aquí nace la aspiración del comercio sevillano á que se realizaran obras para la mejora del puerto, de la Ría del Guadalquivir y de su desembocadura.

De tan justificada opinión se hizo cargo, á su tiempo, la Cámara de Comercio de esta plaza, y en su apoyo ha hecho manifestaciones bien claras, expresivas y solemnes, en cuantas ocasiones le ha sido posible, como se comprueba con los siguientes hechos:

En 1901, con motivo de un proyecto de reforma parcial de las tarifas para la exacción de los arbitrios que percibe la Junta de Obras del Puerto, una comisión de esta Cámara, que coadyuvó á los trabajos preparatorios de la aludida reforma, procuró que ésta respondiera á las necesidades del tráfico, teniendo en cuenta los intereses del comercio, sin olvidar la necesidad de dotar á la Junta de Obras de los medios necesarios para continuar las obras comenzadas y *emprender otras que dieran por resultado el engrandecimiento de este puerto y la más fácil navegación por el Guadalquivir, fuente de riqueza y de bienestar para la población.*

Posteriormente, en 1903, el comercio sevillano dió su aprobación á una nueva tarifa que tuvo por objeto reforzar los ingresos de la Junta de Obras, precisamente porque se destinaban en parte principal *para las nuevas obras proyectadas,* de gran trascendencia para Sevilla y para su comercio, porque su realización favorecería los intereses generales de esta capital, elevando su puerto á la altura de los

primeros de Europa y poniendo nuestra ría en las mejores condiciones para la navegación de grandes buques.

La Cámara apoyó la nueva tarifa, porque la subida del muellaje era para aumentar las facilidades y comodidades de nuestro puerto, para engrandecerlo con nuevos muelles dotados de todos los elementos de la industria moderna para la carga y descarga rápida, rapidísima, de mercancías de todas clases en naves de todos portes, para acortar la navegación por el Guadalquivir y hacer que puedan navegar por su desembocadura, y llegar con facilidad hasta Sevilla, buques de gran tonelaje.

Por último, en el año anterior, ó sea en 1906, con motivo de una reclamación relacionada con la subida del muellaje del mineral de hierro, informó esta Cámara en el sentido de que se sostuviera la subida, precisamente para que pueda realizarse la justa aspiración del comercio sevillano, condensada en los proyectos de mejora del puerto, de la ría y de su desembocadura, formulados por la Junta de Obras, y que el Gobierno de S. M. se ha servido aprobar, previo el cumplimiento de los trámites exigidos por la legislación vigente en la materia.

Después de aprobados dichos proyectos, y cuando el comercio esperaba con vehemencia ver emprendidos los trabajos necesarios para realizar las mejoras indicadas, surge una instancia de varios comerciantes é industriales de esta capital solicitando se expusiera al público en la Jefatura de Obras públicas de esta provincia el expediente de la Corta de Tablada y el de proyecto de empréstito para realizarla, para que pudieran ser examinados y hacerse las observaciones que se estimasen convenientes.

Se accedió por la Superioridad á tal petición, quedando abierta por un mes, plazo que se prorrogó luego, la información solicitada, disponiéndose que se recibieran «cuantas observaciones se relacionen con dicho expediente, *y que no se refieran al proyecto técnico de las obras, ya aprobado.*»

Acuden á dicha información con un escrito de impugnación al proyecto de Obras de la Corta de Tablada varios comerciantes é industriales de la plaza, suscribiendo dicho

escrito, en totalidad, ciento setenta y siete firmas, número verdaderamente exiguo dentro del comercio y de la industria de esta capital, y más exiguo si se descuentan las firmas duplicadas y las de diferentes particulares, ajenos por completo á la profesión mercantil y al ejercicio industrial, por ser varios los propietarios que suscriben el documento en cuestión y los profesionales, pues entre los firmantes hay un médico y un veterinario, un abogado y un religioso.

Adjunta es la clasificación de los firmantes de la impugnación que, en orden á la contribución industrial y de comercio, hace la Administración de Hacienda de la provincia, de la que resulta evidentemente que, bajo todos los aspectos, y salvando los respetos personales, los impugnadores apenas constituyen una insignificante minoría de la clase mercantil sevillana.

En lo que se refiere al movimiento del puerto, adjunta es certificación de la Comisión de Servicios Mercantiles y Administrativos de la Junta de Obras, de la que resulta que importa el arbitrio de muellaje percibido por la Junta desde 1900 á 1906, inclusive, la suma de cuatro millones trescientas ochenta y tres mil seiscientas treinta y una pesetas y treinta céntimos.

Importa el muellaje cargado de 1900 á 1906, inclusive, á los señores firmantes de la exposición impugnando el proyecto de la Corta de Tablada, pesetas trescientas veintidos mil trescientas diez y ocho y dos céntimos.

De esta suma resulta cargada á varios agentes de Aduana, firmantes de la exposición, cargo que se les hizo por las mercancías de sus comitentes, la suma de pesetas doscientas veinticuatro mil ciento cuarenta y nueve y noventa y tres céntimos.

Y al resto de los firmantes, por las mercancías de éstos, pesetas noventa y ocho mil ciento sesenta y ocho y nueve céntimos.

Representa el importe de las sumas satisfechas por muellaje por los firmantes dichos (trescientas veintidos mil trescientas diez y ocho pesetas y dos céntimos) el siete y treinta y cinco céntimos por ciento del total importe de la

recaudación (cuatro millones trescientas ochenta y tres mil seiscientas treinta y una pesetas y treinta céntimos), siete y treinta y cinco céntimos por ciento, que debe subdividirse del modo siguiente: Á las doscientas veinticuatro mil ciento cuarenta y nueve pesetas y noventa y tres céntimos, satisfechas por los agentes de Aduana, corresponde el cinco y once céntimos por ciento de los cuatro millones trescientas ochenta y tres mil seiscientas treinta y una pesetas y treinta céntimos; y á las noventa y ocho mil ciento sesenta y ocho pesetas y nueve céntimos del resto de los firmantes, el dos y veinticuatro céntimos por ciento de la recaudación total de muellaje.

La aspiración capital de los firmantes, según se desprende de las conclusiones del escrito de impugnación, es que no se ponga en ejecución el proyecto de obras, ya aprobado, de la Corta de Tablada, y que en su lugar se haga otra en la Vega de Triana, que arranque de la desembocadura del Huelva y termine en San Juan de Aznalfarache, estableciendo muelles en la margen izquierda del nuevo cauce, que, según este proyecto, sería el definitivo del Guadalquivir.

Basta conocer la condición que sirvió de base para conceder la información, para afirmar categóricamente que la reclamación de referencia está en pugna con esa condición, pues sólo han debido exponerse opiniones y observaciones al proyecto ya aprobado, con el objeto de mejorarlo si era posible, pero nunca una crítica acerca de la parte técnica del proyecto, y menos otro proyecto que, á poco que se medite, se comprende que es una especie de *acción dilatoria* que se pretende ejercitar para impedir la ejecución de las obras proyectadas y aprobadas para la apertura de la Corta de Tablada.

Nada tiene que decir esta Junta de la parte técnica de uno y otro proyecto, porque carece de competencia para ello; pero aunque la tuviere, tampoco lo haría, porque se colocaría fuera de la condición establecida por la concesión de la información y no quiere exponerse á que se rechazara, como sería justo, indudablemente, toda manifestación ú opinión de carácter técnico.

Pero, bajo el punto de vista mercantil y de las conveniencias del comercio y de la ciudad, no puede menos de expresar que no acepta en manera alguna el proyecto defendido en la impugnación, porque no resuelve el problema de la mejora de nuestro puerto y de la navegación por el Guadalquivir.

Con el proyecto de los impugnadores de la Corta de Tablada se crearía un nuevo puerto en la Vega de Triana, que distaría próximamente dos kilómetros del actual: es decir, que Sevilla, de realizarse tal proyecto, tendría dos puertos distintos, á bastante distancia uno de otro y sin comunicación directa entre ellos, ni posibilidad de establecerla en las debidas condiciones de facilidad y amplitud.

La sola enumeración de estos propósitos es bastante para que se comprenda cuán graves inconvenientes y cuán enorme perturbación se acarrearían al tráfico y al comercio marítimos, y cuántos gastos inútiles de todo género tendría que satisfacer el comercio de esta ciudad.

El emplazamiento del nuevo puerto haría necesaria la total modificación del trazado de vías que hoy existe, si había de unirse, como es necesario, con las estaciones y redes de las Compañías de los ferrocarriles Andaluces y de Madrid á Zaragoza y á Alicante, modificación que presentaría muy serias dificultades de todo género.

Además de los inconvenientes y mayores gastos que traería la división de los tráficos entre uno y otro puerto, es seguro que ocasionaría indudables molestias y hasta dificultades insuperables para el comercio, para el despacho de las mercancías que, por corresponder unas al comercio de cabotaje y proceder otras del extranjero, tendrían los buques, especialmente los nacionales, que ir de un puerto á otro para descargar las mercancías extranjeras, pues aunque existieran dos puertos no habría más que una Administración de Aduana.

Ante el cúmulo de dificultades económicas y de carácter comercial que ligeramente se apuntan, cabe decir que, si la solución que presentan los impugnadores del proyecto de la Corta de Tablada no estuviere virtualmente des-

echada por consideraciones de carácter técnico, es bien seguro que, en atención á los perjuícios que irrogaría á los intereses del comercio y de la población, será también desechada por la Superioridad cuando tenga ocasión de conocerla.

En cambio, con el proyecto de mejora del puerto en relación con la Corta de Tablada, del que no puede separarse de ningún modo, no se crea un puerto nuevo distinto del existente; lo que se hace es ampliar, engrandecer éste, prolongándole, emplazando nuevos muelles que serán continuación de los que ahora hay; no habrá solución de continuidad entre uno y otro, dando gran extensión al puerto y capacidad á sus muelles, sin inconveniente ni perjuícios, ni gastos mayores que en la actualidad, y con las facilidades que hoy no pueden ofrecer ni el poco calado del puerto ni la estrechez del muelle.

Aunque sólo fuera por la mejoría del puerto y por la amplitud del muelle, sería siempre preferible el proyecto de la Corta de Tablada, porque, además de favorecer nuestro puerto, no perjudicaría al de San Juan de Aznalfarache, que, por lo que se desprende del escrito de impugnación, merece un interés prefente de los impugnadores.

No hay nada en el proyecto de Corta de Tablada que pueda traducirse en perjuício del tráfico de minerales y de los demás para que están habilitados, ó se habiliten en lo sucesivo, los muelles de aquel pueblo ribereño.

Para que nuestro puerto adquiera el desarrollo que necesita es indispensable la Corta de Tablada, pues sólo abriendo ese cauce se tendrían los terrenos suficientes para que los nuevos muelles reunan las condiciones necesarias de extensión y la dilatada zona que para diferentes y útiles servicios necesitan también indispensablemente si han de responder á las necesidades del tráfico y del comercio modernos.

Además, la Corta de Tablada acorta y facilita la navegación, lo que supone disminución de gastos.

Complemento también indispensable de estas obras es la mejora de la barra de Sanlúcar.

Conseguido esto, podrán llegar á nuestro puerto, sin riesgos de ninguna clase, buques con un calado de 22 á 23 piés ingleses, con cargamento de 5.500 á 6.000 toneladas, lo que constituiría un manantial de negocios, una abundancia de trabajo y una fuente de riqueza y bienestar para el comercio y para Sevilla entera.

De propósito ha prescindido hasta ahora esta Junta de la parte de la impugnación que se refiere á las obras de defensa contra las inundaciones, pues aunque este es asunto de grandísima importancia para Sevilla, no puede ser obstáculo para la mejora de nuestro puerto y de la navegación por el Guadalquivir, y porque la Corta de Tablada es también una obra de gran eficacia contra las inundaciones por facilitar grandemente el desagüe del río, cuya corriente detienen los tornos de las puntas de los Remedios, de Tablada y del Verde, dando lugar á que se sostenga la altura de las aguas é invadan ó cubran los actuales muelles, inconvenientes que se evitarían seguramente por la facilidad con que aquéllas tendrían salida por la Corta de Tablada.

Con lo manifestado cree esta Directiva haber cumplido el encargo recibido de la Junta de Obras del Puerto, á la que, como conclusión, expresa su completa disconformidad con la impugnación presentada en la información pública contra las obras de apertura de la Corta de Tablada, y á la vez su absoluta conformidad con todas las obras de mejora propuestas por la misma Junta y aprobadas por la Superioridad, y especialmente las relativas á la Corta de Tablada, como indispensables para que, como desea esta Cámara, haciéndose eco de las aspiraciones del Comercio de la Ciudad, el puerto de Sevilla adquiera categoría de primer orden, para que arriben al mismo buques de todos los mercados del mundo, para que el tráfico consiga el gran desarrollo de que es susceptible, y, como consecuencia, progresen las industrias y se establezcan otras; y para que nuestra amada ciudad, grande por sus tradiciones, por sus monumentos, por sus preseas artísticas, lo sea también por su comercio marítimo, por su movimiento mercantil y por su florecimiento industrial, que lleven á todas las clases so-

ciales el bienestar y la prosperidad que producen la actividad inteligente, la riqueza bien empleada y el trabajo fecundante y regenerador del hombre.

Sevilla 15 de Mayo de 1907.

V.° B.°

El Presidente, *El Secretario general,*

Hilario del Camino. Antonio González.

INFORME
DE LA
JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO



JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE SEVILLA

Excmo. Sr. Director general de Obras públicas.

Excmo. Sr.:

En cumplimiento de la orden de V. E., fecha 5 de Marzo próximo pasado, la Junta tiene el honor de informar las reclamaciones presentadas ante el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia contra el proyecto de obras de apertura de la Corta de Tablada.

Son dos estas reclamaciones: la una, de los señores herederos de Quijano, que desestimará, sin duda, V. E., porque parte del supuesto de que la apertura de la Corta de Tablada no está incluída en los planes del Estado, supuesto por completo inexacto; la otra, firmada por algunos comerciantes é industriales y por varios vecinos de esta capital, que impugnan el proyecto por razones técnicas, ajenas en absoluto á su competencia y á los límites trazados á la información en que comparecen.

De la primera reclamación, con lo dicho basta; en cuanto á la segunda, aunque también es suficiente lo expuesto, y, más que suficiente, sobrado para desestimarla, la Junta ha de hacer algunas, muy breves indicaciones, porque á ello le obliga el carácter de la reclamación.

Aprobado el proyecto de las obras de apertura de la Corta de Tablada, se ordenó por V. E., en 24 de Diciembre próximo pasado, que el expediente de dicho proyecto y el del empréstito para realizarlo se pusieran de manifiesto en la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, durante un plazo en el cual habrían de recibirse cuantas observaciones se relacionaran con dichos expedientes y que no se refiriesen al proyecto técnico de las obras, ya aprobado.

Abierta la información, se formularon las dos reclamaciones citadas: la de los herederos del Sr. Quijano, que se contrae al expediente, y la suscrita por los comerciantes, industriales y vecinos, la cual se refiere única y exclusivamente á la parte técnica del proyecto, aprobado ya.

Y este es motivo bastante para que sea rechazado aquel escrito. Es de notar que sus firmantes, persuadidos de que excedían su esfera de acción al combatir, por razones técnicas, la Corta de Tablada, y al ocuparse del proyecto y no del expediente, dicen que sólo desde el punto de vista de su conveniencia y necesidad se proponen considerar la obra; pero es lo cierto que la conveniencia y necesidad, discutidas en vano, se impugnan con razones técnicas; que los argumentos aducidos son leyes de la navegación, mejor ó peor interpretadas y con oportunidad ó á destiempo traídas; que las fuerzas de las corrientes, la situación del cauce, el estudio de las avenidas, son los motivos que sirven á los exponentes para combatir el proyecto, oponiendo á las afirmaciones científicas que éste contiene otros principios, técnicos también; á la solución formulada otras soluciones, á la Corta de Tablada otras cortas diversas, y á los planos presentados por el Sr. Ingeniero Director otro plano, demostración gráfica de la solución técnica propuesta por dichos impugnadores de la Corta de Tablada.

Se combate, pues, el proyecto de la repetida Corta de Tablada con otro proyecto de obras; y como el informe pedido á esta Junta sobre aquella impugnación ha de circunscribirse al aspecto peculiar de su competencia, la

Junta de Obras, por su propia cuenta, nada debe decir en cuanto al valor científico del nuevo proyecto, como tampoco dijo nada sobre la procedencia técnica del que hizo su Ingeniero Director.

No ha de imitar esta Corporación á los comerciantes, industriales y vecinos de esta capital, que, con estos títulos solamente, manejan y aplican leyes de navegación y de régimen de mareas con otros principios fundamentales de la ciencia, en absoluto desconocida por ellos; pero, sin necesidad de formar juício propio, que siempre sería muy arriesgado; conteniéndose dentro de la esfera de la cual no puede salir el profano sin cometer gravísima imprudencia, la Junta no vacila en proclamar la bondad del proyecto formulado por su Ingeniero, no sólo por la confianza que le merecen los conocimientos de éste, constantemente demostrados en la dirección de estas obras y comprobados por el indiscutible éxito de su gestión, sino también porque el proyecto, redactado por su Director facultativo, está sancionado con repetición por la Superioridad, y aplaudido y aun reformado en algunos extremos por otras entidades de reconocido prestigio científico, y, especialmente, por el Consejo de Obras Públicas, compuesto de los Ingenieros de mayor prestigio en el Cuerpo, y cuya defensa ha hecho el autor del proyecto en su informe adjunto, porque la impugnación de la Corta de Tablada es impugnación también de la autoridad científica de aquellas entidades.

Tales son los motivos que tiene esta Corporación para no discutir los razonamientos alegados en el escrito de 31 de Enero de este año. El respeto que debe á la Superioridad, el conocimiento de las atribuciones que la ley le encomienda, el temor de incurrir en irreverente petulancia defendiendo las declaraciones de autoridades superiores á ella en jerarquía y dotadas de conocimientos especiales de que la Junta carece, le obligan á pasar por alto todos aquellos argumentos hechos con indisculpable olvido de estas consideraciones, que á todos obligan, y de las cuales la Junta no puede prescindir.

Pero se niega en el escrito citado la conveniencia y la utilidad de la Corta de Tablada, y aunque la negativa se funda en la impugnación técnica de la obra, esta Corporación, que tantas veces ha proclamado la Corta de Tablada como mejora importantísima de la navegación y aun de la defensa de la ciudad contra las avenidas, se creyó en el caso de oponer á la opinión sustentada por sus impugnadores otra opinión que, indudablemente, tiene más eco en el mundo mercantil.

Porque sabe la Corporación que el Comercio aplaude y aplaudió siempre esta reforma, extrañó sobremanera que algunos, llamándose comerciantes é invocando el título de industriales, negaran la conveniencia de dicha Corta; y lo extrañó tanto más cuanto que vino á su memoria hecho reciente que pone de manifiesto el deseo del comercio de que la obra se ejecute.

Con este objeto la Junta intentó reforzar sus ingresos, y, antes de acudir al Gobierno de S. M. solicitando una subvención, justísima en este caso, se dirigió á los comerciantes proponiéndoles el aumento de la tarifa de muellajes; y los comerciantes se prestaron de muy buena gana, y la tarifa se aumentó considerablemente, porque el comercio aceptó gustoso el sacrificio, persuadido de que, con creces, había de compensarlo la mejora que se perseguía. Todavía debe hacerse notar, á este propósito, que la tarifa fué impugnada en la información pública abierta sobre ella; pero ni uno sólo de los impugnadores negó la conveniencia de que la tarifa se aumentara, porque todos pensaban en las ventajas de la obra en proyecto; se limitaron á pedir que la reforma se concretara á unos artículos y que prescindiera de otros.

Estos hechos constituyen la demostración más elocuente de que los comerciantes son partidarios de la Corta de Tablada. Más tarde, y siempre que tuvieron ocasión, manifestaron también su entusiasmo por la obra; de aquí la sorpresa que á la Junta produjo la lectura del escrito de 31 de Enero último.

Entendió la Corporación, dado que comerciantes é in-

dustriales se titulaban los firmantes de aquel escrito, que debía acudir á la entidad que, de hecho y por ministerio de la ley, representa al Comercio, para que ésta informase sobre el proyecto de la Corta de Tablada y sobre su impugnación; porque creyó absolutamente indispensable que V. E. conociera la opinión de las clases mercantiles, factor importantísimo en cuanto se refiere al puerto y á la navegación; y lo creyó indispensable, porque muchas veces había hablado á V. E. del vehemente deseo del comercio de que la Corta de Tablada se realizara, y el escrito citado podría parecer un mentís á las manifestaciones de la Junta, que siempre fueron honradas y sinceras.

La Cámara de Comercio cumplió su cometido. Con este informe tenemos el honor de elevar á V. E. el emitido por dicha Cámara, acompañado de los documentos que fundan algunas de sus apreciaciones.

La Junta no debe agregar una palabra á las de la Cámara, verdadera representación de los intereses mercantiles, ni ha de insistir en las razones que muchas veces ha expuesto para demostrar la necesidad de la apertura de la Corta proyectada.

Sólo por vía de resumen de este escrito, cumple el deber de rogar á la Superioridad que, al desestimar las impugnaciones presentadas en la información pública, se sirva ordenar que sin pérdida de momento se anuncie la subasta de las obras, acordada en 22 de Diciembre último, cuyo feliz término será fuente de prosperidad de la región andaluza.

Sevilla 16 de Mayo de 1907.

V.º B.º
El Presidente,
Francisco Isern.

El Secretario-Contador,
Manuel Laraña.

REAL ORDEN

desestimando la impugnación presentada contra el Proyecto de las Obras de Apertura de la Corta de Tablada.

Gobierno Civil de la provincia de Sevilla.—Jefatura de Obras Pública.—Negociado de Puertos.—Núm. 192.

«El Iltmo. Sr. Director General de Obras Públicas dice á este Gobierno, con fecha 3 del actual, lo siguiente: «Visto el expediente informativo que relacionado con las Obras de la Corta de Tablada, en la Ría del Guadalquivir, se mandó instruir por R. O. de 24 de Diciembre de 1906, y que el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia remite en su comunicación de 22 de Mayo último; Vistos los informes emitidos por dicha Jefatura, por la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, por el Ingeniero Director de las mismas y por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de dicha Capital; Considerando que las reclamaciones presentadas, como base de dicho expediente, se refieren principalmente á la parte técnica del proyecto admitido y aprobado por la Superioridad para las obras de la Corta de Tablada; Considerando no ser por ello atendibles las observaciones y reclamaciones que se hacen sobre las indicadas obras, y respecto á su trazado, cuyas observaciones en nada se compadecen, por otra parte, con las necesidades y con-

veniencias del expresado servicio, apartándose del proyecto resuelto de acuerdo con el respetable parecer del Consejo de Obras Públicas; y Considerando que las expresadas obras deben realizarse de acuerdo con el dictamen técnico del indicado Consejo de Obras públicas; De conformidad con los informes al principio citados y con lo propuesto por esta Dirección general, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer se manifieste, como resolución de dicho expediente, que no son atendibles las reclamaciones de referencia y que se desestimen las mismas por improcedentes, debiendo V. S. comunicar esta resolución al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de esa provincia, á la Junta de Obras del Puerto y á los reclamantes.» Lo que traslado á V. S. para su conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto por la Superioridad.» Dios guarde á V. S. muchos años. Sevilla 10 de Junio de 1907.»

El Gobernador,

Victoriano Guzmán.

Sr. Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla.»